



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

經營學碩士 學位論文

중국 장강삼각주 3대 항만 상하이,
닝보-저우산항, 쑤저우항 코피티션 전략에
관한 연구

A Study on the Co-petition Strategy among Shanghai
port, Ningbo-Zhoushan and Suzhou ports

指導教授 辛 瀚 源



2014 年 8 月

韓國海洋大學校 大學院

海 運 經 營 學 科

宋 一 波

本 論 文 을 SONG YIBO의 經 營 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

委 員 長 朴 相 甲 ①

委 員 安 奇 明 ①

委 員 辛 瀚 源 ①



2014년 6월

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

< 목 차 >

Abstract	i
제1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	1
제2절 연구방법 및 구성	3
제2장 항만산업 환경변화와 항만간 코피티션의 사례분석	4
제1절 항만물류 환경 변화	4
1. 세계 컨테이너 물동량 변화	4
2. 컨테이너 선박의 대형화	5
3. 항만 및 선사 간 전략적 제휴의 심화	7
제2절 항만 간 코피티션에 관련된 이론적 고찰	8
1. 코피티션의 발생배경	8
2. 코피티션의 개념과 특성	9
3. 항만 간 코피티션 전략의 필요성	11
제3절 항만 간 합작과 경쟁 사례분석	13
1. 항만 간 합작과 경쟁 사례	13
2. 사례분석	16
제3장 장강삼각주 지역 3대 항만의 현황 및 코피티션 현황	20
제1절 중국 항만의 현황	20

1. 중국의 항만개발전략	21
2. 중국의 항만정책변화.....	23
제2절 장강삼각주 지역 3대 항만 현황	25
1. 장강삼각주의 일반적인 현황.....	25
2. 상하이항의 현황	28
3. 닝보-저우산항의 현황	34
4. 쑤저우항의 현황	39
제4장 장강삼각주 3대 항만의 코퍼티션 추진 전략	44
제1절 장강삼각주 지역 3대 항만의 SWOT분석	44
1. 상하이항의 SWOT분석.....	45
2. 닝보-저우산항의 SWOT 분석	48
3. 쑤저우항의 SWOT 분석.....	53
제2절 3대 항만 코퍼티션 전략 추진 가능성과 강화방안	58
1. 3대 항만 코퍼티션 전략 추진 가능성.....	58
2. 3대 항만 코퍼티션 전략 강화방안.....	60
제5장 결론	71
제1절 연구결과의 요약 및 시사점	71
제2절 연구의 한계점과 향후 연구과제	72
참고 문헌	73
<국내문헌>	73
<국외문헌>	74
<기타>	75

<표 목차>

<표 2-1> 코퍼티션의 필요성	12
<표 3-1> 2013년 중국 10대 화물항만 물동량 현황	20
<표 3-2> 2013년 중국 10대 컨테이너항만 물동량 현황	21
<표 3-3> “十一五”기간 (2006-2010년) 중국항만개발동향	22
<표 3-4> “十二五”기간 중국항만개발동향	23
<표 3-5> 장강삼각주 3대 지역의 경제지표	26
<표 3-6> 상하이항 8대 항만터미널과 기능	29
<표 3-7> 상하이항 컨테이너터미널시설 현황	32
<표 3-8> 상하이 양산항 컨테이너 터미널 개발계획	33
<표 3-9> Ningbo항 및 저우산항의 물동량 변화	37
<표 3-10> Ningbo-저우산항 컨테이너 부두 시설 현황	38
<표 3-11> 쑤저우항 각 항만 구역의 시설 현황	43
<표 4-1> 상하이항의 SWOT분석	49
<표 4-2> Ningbo-저우산항의 SWOT 분석	54
<표 4-3> 쑤저우항의 SWOT분석	58
<표 4-4> 3대 항만 코퍼티션 전략 추진 가능성	61

<그림 목차>

<그림 3-1> 장강삼각주 지역도	25
<그림 3-2> 상하이항의 외관도	28
<그림 3-3> 상하이항 물동량 변화 추이(2005-2013)	31
<그림 3-4> 상하이항 컨테이너 물동량 변화 추이(2005-2013)	31
<그림 3-5> 닝보-저우산항의 외관도	34
<그림 3-6> 닝보항 및 저우산항 물동량 변화 추이(2005-2010)	36
<그림 3-7> 쑤저우항의 외관도	39
<그림 3-8> 쑤저우항 물동량 변화 추이(2005-2012)	42



Abstract

A Study on the Co-petition Strategy among Shanghai port, Ningbo-Zhoushan and Suzhou ports

Yibo, Song

Department of Shipping Management

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Modern port is a vital important fundamental facility leading a country or region joining economic globalization and maintaining the leadership in international competition. Due to the mutual dependence and promotion between port and trade, finance, manufacturing, ports have always been treated as the growing point of regional economics, the basis and leading industry of national economic development. important support of national economic regular operation and people's normal life. which also play an important role in economic and social development.

The Yangtze River Delta ports Group is the most densely distributed and largest cargo throughput port of the biggest five ports group in current domestic coastal port groups. This port group's operation and development is extremely important for our country's economic and social development. and country security, especially for Yangtze River Delta. However, during recent years due to regional protectionism and individual development status. each port considers their own benefit when developing ports which causes disorderly competition, blind

expansion of scale, driving down service prices. investment waste and inefficient operation.

From the current situation, the internal disorder among ports mainly expresses in the following points: the first one is the ports' repeated construction. Ports in some region develop blindly, construct too densely, economic hinterland overlap, ports' function similar. what's more, some general bulk cargos are obviously excessive and low-level repeated construction situation is serious, especially the medium-small sized ports' scale expansion, which causes the capability excessive, waste, loss and will bring health security problem. the second one is port position is not clear. some effective organization should be founded to plan the function and position for each port in order to avoid the difference between regional and overall environment. All the ports in the same ports group can't form into mutual complementary advantages and rational distribution in hardware facilities as new route's planning, container port construction, and software environment as information sharing, experience reference because of different economic benefit, which will lead to the whole competitiveness of the ports group; the third one is the disordered competition is becoming serious. The regional protectionism of ports causes unhealthy cutting down prices, gaining little return from large investment, obtaining decreasing economic benefit for resource competition, which hampers the port enterprises' development. So it has important theory and practical meaning to study the ports' coordinate development and governance mechanism.

In order to work out the specific co-competition strategy for the three ports in Yangtze River delta: Shanghai port, Ningbo-Zhoushan and Suzhou ports. the

paper first analyzed the current situation of the three ports, and then it spread out the superiority and inferiority of the three ports using SWOT analysis methodology, Finally it suggested that the three ports should carry out their co-opetition strategy in some aspects, such as establishing the port association of Yangtze River delta and strengthening cooperation over feeder services among three ports.



제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적

항만은 국가대외개방의 창구이고, 종합운송대통로의 접점이며, 국내와 글로벌경제거대를 연결해주는 주요한 중추이다. 건국초기부터 중국은 항만의 건설을 회복하기 시작하였고 1978년 개혁개방 후, 특히 14개 항만도시가 진일보한 대외개방을 실시하면서 항만건설은 고속발전시기에 들어섰다. 신세기에 들어서 전국은 새롭게 항만건설과 발전열풍을 일으켰으며 항만의 건설은 수량, 규모, 물동량 방면에서 놀라운 속도로 성장하였고 중국항만은 새로운 국면을 맞으면서 세계적인 항만대국의 반열에 들게 되었다.

21세기부터 중국 국민경제실력의 지속성장과 연해지역의 양호한 발전에 따라 연해항만 도시는 끊임없이 확장한 내부적 수요와 무역에서 유력한 기회를 놓치지 않고 이를 활용하여 급속히 발전하였다. 그 중, 2003년은 중국항만에 대하여 제일 중요한 의미를 가진 한해였다. 동일한 해, 전국항만의 물동량은 26억톤(홍콩, 마카오, 타이완항만은 포함되지 않음)을 달성하여 세계1위를 차지하였다. 항만의 컨테이너물동량은 세계적인 성장속도를 훨씬 초과하였고, 총 물동량은 4800만 TEU를 달성하였다. 이는 미국을 초과한 것으로서 세계1위를 의미한다. 취급 물동량의 순위에 따르면 현재 세계의 10대 항만에 속하며, 대륙은 전 세계에서 20위 안에 속하는 대형컨테이너항만을 7개나 차지하고 있다.

중국 연해의 30개 주요한 항만 및 신흥항만의 통계를 보면, 2010년, 전국 30개 연해항만의 년 물동량은 546,464만톤을 달성하였고, 전국규모이상의 항만이 완성한 물동량은 68.1%이며, 전년에 비하여 17.5% 성장하였다. 이것은 전국의 평균성장률

보다 2.5% 높아졌다.

중국의 30개 연해 주요한 항만 및 신흥항만에서 이에 28개 항만의 컨테이너 물동량 수치를 수집하였다. 통계에 따르면 연해의 28개 주요한 항만은 2010년 컨테이너 물동량은 누계하여 12,862.3만 표준 컨테이너를 실현하였고, 전국규모이상의 항만컨테이너물동량의 88.7%를 차지하였다. 이것은 전년에 비하여 19.4% 성장, 중국의 평균적 성장에 비하면 0.6% 높아졌다.

장강삼각주 지역에는 6개 주요 연해 항만과 6개 내륙 항만이 기존되며, 2010년 총 물동량이 250382만 TEU에 달하였고 전년대비 14.2%로 증가하였으며 중국 항만 물동량에서 31.2%를 차지하였다. 그중에 뤼윈강부터 온주까지 총 6개 연해 항만들의 총 처리화물량이 149,085만 TEU에 달하였고 전년대비 11.1%나 증가하였으며 중국 항만 물동량에서 18.6%를 차지하였다.

장강 삼각주 지역에 기존된 항만들이 같은 경제 배후에서 운영하기 때문에 경쟁과 충돌이 반드시 나오기 마련이다. 따라서 장강삼각주 지역 항만간 발전을 촉진하기 위해 항만 사이 협작과 경쟁의 관계를 합리적으로 조절하여 개선하는 방안이 필요하다.

본 연구에서는 장강삼각주 지역 주요 항만 사이의 코피티션에 대한 전략을 모색하기 위해 대표적 항만인 상하이, 닝보-저우산항, 쑤저우항의 항만경쟁력을 비교하여 타국적 항만 사이의 코피티션 사례분석을 통하여 이들 항만들의 주요 시사점을 도출하고 주요 문제점을 분석한 후, 글로벌 물류시대 중국 장강삼각주 지역 항만들의 경쟁력 강화방안 및 코피티션 전략을 제시하는 것이 논문의 목적이다.

제2절 연구의 방법 및 구성

1. 연구의 방법

본 연구는 논문 및 학술지, 각종 보고서 등의 문헌을 통하여 장강삼각주 지역 주요 항만의 현황과 문제점을 검토함으로써 상하이, 닝보-저우산항, 쑤저우항 이 3개 항만의 발전방안과 코퍼티션 전략을 제시하는데 중점을 두고자 한다. 그리고 한국의 주요 국책 연구기관, 대학원 학위논문 및 중국적인 학술지에 발표된 논문들을 활용하였으며, 중국의 국책 연구기관의 간행물과 유명학자들의 보고서를 활용하여 연구하였다.

2. 연구의 구성

본 논문의 내용은 모두 5장으로 구성되었다.

제1장 서론에서 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 논문의 구성을 서술하였다.

제2장 이론적 고찰에서 세계항만 환경 변화와 항만 간 코퍼티션에 관련된 이론적 고찰을 제시하고 국내외 항만간 협력과 경쟁 사례를 비교하여 분석하였다.

제3장 중국 항만의 현황에 대해서 설명하고 특히 장강삼각주 지역에 위치하고 있는 상하이항, 닝보-저우산항, 쑤저우항 3대 항만의 현황을 살펴보았다.

제4장 3대 항만의 현황을 통해 SWOT분석을 하고 코퍼티션 전략 추진 가능성과 강화방안을 서술하였다.

제5장 결론에서는 본 논문의 주요내용을 요약하여 결론을 내리고 연구의 한계점과 향후과제를 제시하였다.

제2장 항만산업 환경변화와 항만간 코퍼티션의 사례분석

제1절 항만물류 환경 변화

1. 세계 컨테이너 물동량 변화

2012년 중국의 주요 컨테이너항만의 물동량은 전년대비 증가세가 별로 증가하지 않고 다 같이 부진한 현황을 이루고 있다. 2010년부터 시작하여 중국컨테이너물동량은 5%의 속도로 감소되고 있으며, 작년과 대비하면 증가폭이 오직 3.96%로서 근 10년의 평균치보다 상당히 낮은 수치이다. 이것은 금융위기 때를 빼고 제일 낮은 것으로 추측된다. 전체 한해에서, 즉 2012년 연말까지의 경기부양정책은 화물량의 가속화 회복을 도모하지 못했다. 컨테이너 물동량은 앞부분은 높고 뒷부분은 낮은 추세를 나타나고 계절에 따라 점차 약해지는 국면을 나타냈다. 종합적으로 볼 때 세계의 주요한 컨테이너물동량은 평균적으로 회복하는 단계에 있으며 경영은 아주 어려운 시기에 처해 있다.

2012년 세계 순위 20대 컨테이너 물동량의 절반이상은 항만증가속도의 3%도 도달하지 못했다. 또한 증가속도를 2자리수로 돌파할 수 있는 항만은 거의 없다. 마이너스 증가추세는 선명해졌다. 물류가 감소됨에 따라 항만의 경쟁은 더욱 치열해졌다. 특히 중국 컨테이너 터미널인 아시아로서 싱가포르항만은 충분히 중간중추지위를 발휘하고 있다. 컨테이너 물동량은 5%이상의 증폭을 유지하고 있으며, 현재 상하이항은 중심지의 우위로 인해 여전히 최상위의 지위를 차지하지만 무역의 영향을 받아 증가속도가 제한을 받고 있다. 물동량의 절대치는 싱가포르와의 차이가 가일층 근접해 졌다.¹⁾

1) 中國港口網 : <http://www.port.org.cn/info/201303/162075.htm>

2013년부터, 세계 각국은 계속하여 경제개혁의 속도를 가속화 하게 된 것이며, 새로운 화폐의 관세정책 및 산업지속계획도 제출되었다. 각국 교통시설, 부동산 등 기초건설강도가 진일보 강화 되었다 또한 동맹, 태평양 건너 파트너 관계협의 등 구역과의 합작심화 등 일련의 행동은 효과적으로 항만산업을 진흥시킨다. 금년에 예상되는 전세계 항만물동량과 컨테이너 물동량은 균형적인 성장추세를 유지하며 증가 평균속도는 6%이상이다. 그 가운데서 유럽항만이 경제회복의 대동으로 하락 추세로부터 균형적인 추세를 회복하는데 희망을 가지고 있다. 하지만 증폭은 제한되며, 여전히 3%보다 낮다. 한편 미주 및 아프리카지역은 국제무역량의 느린 회복과 항만생산량에 따라 증가하게 된다. 그 결과 물동량의 속도는 더 빨라질 것이다. 하지만 아시아항만은 새로운 내부적 수요와 자극정책의 작용에 따라 증가속도는 다시 7%이상으로 회복될 것이다. 이외에도 국제적 컨테이너물동량은 여전히 낮은 속도로 발전하는 추세를 유지할 것이다. 하지만 증가속도는 2012년보다는 상대적으로 빠르다.

2. 컨테이너 선박의 대형화

2008년 경제위기 발생후 해운업경력은 그전에 없었던 충동이 생겼다. 화물량공급부족, 운송능력 과다, 운임가격의 너무 낮음, 여러 개의 항만기업이 돌파구를 찾았지만 효과를 보이지 못했다. 항공 기업은 "감속감기"를 선택하고 에너지를 절약하여 운영자산 감소, 연행을 조성하여 자신을 보호, 혹은 선박을 분해하는 방법으로 저절로 자기 팔을 잘라 다시 구조하였다, 어떠한지 세계 해운운송능력 공급이 수요를 초과한 현황은 몇 년 동안 지속되었다. 지금도 큰 변화는 가져오지 못하였다.

대형선박 제조 규모와 수량은 점차 상승추세를 이루었다. 2009년 10000TEU의 대형선박이 완성되었는데 실제적 이용에 사용된 것은 18척이다. 2010년에는 10척,

2011년에는 5척, 2012년에는 12척에 달한다. 마스크선사가 예약 제작한 3E형 20척의 대형 선박은 미래 2~3년 안에 계속하여 납부하여 사용될 것이다. 세계의 대형 컨테이너선박추세는 이미 막을 수 없게 되었다.

해상 컨테이너운송은 이미 적응, 성장과 성숙의 발전과정을 거쳤다. 지난 1950년대 후기의 컨테이너의 운송능력은 고작 수백 개박에 안되었다. 그 이후에 점차적으로 증가하게 되었다. 지난 1990년대, 컨테이너 선박의 물동량은 4000TEU에서 8000TEU를 완성하여 새로운 과도기를 완성하였다. 21세기에 들어서서는 10000TEU급의 대형 컨테이너 선박이 출현하였다. 그리고 2005~2006년은 몇 개박에 안되었던 규모로부터 10000TEU급 컨테이너 선박이 2008년부터 폭증하기 시작하였다. 세계 경제위기와 느린 발전은 장애로 되어 컨테이너 대형화의 추세로 이끌어간 요소이기도 하다.²⁾

세계컨테이너선박 대형화 추세는 중국의 무역방식과 생산방식에 일정한 영향을 미치게 된다. 원양운송의 관점에서 볼 때, 대형선박의 단위운송원가는 더할 나위 없이 낮다. 하지만 그 전제는 항만수심이 깊어야 하고, 물품 공급원이 충족되어야 하며 항만기초설비가 완벽하고 물품처리속구를 만족해야한다. 선박이 접안할 항만이 작거나, 선석부족, 물품처리 시간이 길 때에는 항운회사에 가져 주는 위험이 크다. 지금까지 항만기업이 사용하는 방법으로 볼 때, 일반적으로 자신이 소유하고 있는 대형 선박, 또 다른 기업은 선박을 임차하여 출항하는 방식, 예를 들면, 타이완의 에버그린사는 선박을 임차하는 경영방식을 사용하고 있고 14000TEU급의 컨테이너선 10척을 임차해서 사용한다. 그리고 선박의 대형화 추세에 따라 선박기업사이의 경쟁은 더욱 격렬해졌다. 이것은 항만사이의 경쟁도 촉진하였다. 총체적으로 말하면 선박의 대형화발전추세는 원가, 에너지 원천, 환경 등 방면의 영향을 받았을 뿐만 아니라 항만물류 속성의 영향도 받았다.

2) 全國物流信息網 : <http://www.56888.net/news/2013424/1356109689.html>

3. 항만 및 선사 간 전략적 제휴의 심화

기업 간 전략적 제휴가 일반적으로 기술 개발에 따른 위험분산과 규모의 경제에 의한 신규시장 참여 및 경쟁 우위 확보를 목적으로 하고 있듯이 컨테이너 선사가 주요 항로에서 합작을 추구해온 배경과 동기 역시 같은 배경에 있다. 1960년대 이후 재래선 화물에서 컨테이너 화물로 전환되면서 선사들은 컨테이너선박뿐 아니라 막대한 자본이 소요되는 하역장비도 확보해야 하는 부담을 갖게 되었으며 대규모 선사들은 고정자산에 대한 막대한 투자에도 불구하고 경쟁 선사 간 급속한 서비스 동질화와 만성적인 선복과잉에 따른 낮은 운임수준의 장기적 지속은 선사의 경영을 어렵게 하였다. 이에 상기와 같은 부담을 덜기 위하여 약정한 파트너와 공동으로 분담하고 지속적인 운항빈도를 유지하기 위한 다양한 합작방식이 시도되었다.

항만의 특유한 산업특징은 국외항만발전의 관건적 요소이다. 업종사이의 균형과 합작에 중점을 두고, 정부는 항만의 발전을 항만과 주변의 제2산업과 결합하는 동시에, 항만의 대외운송을 통하여 수출입산업의 발전을 대동하였고, 항만단체의 분업과 합작은 제2산업을 형성하였다. 이외에도 산업의 심화발전과 분업세분화는 정부가 항만단체의 전체적인 이익에 간섭하는 동시에 항만운영의 독립성과 자주성을 보장하고 경쟁 환경을 더 공평하고 합리화 하게 하는 것이다.

정부는 마땅히 대책을 마련하여 중복적인 건설로 인한 낭비현상을 방지하여야 한다. 반드시 항만의 각자 특징을 살려 선순환적 경쟁추세, 차별과 경쟁, 코피티션 경영추세를 이루어 주어야 한다. 각 항만의 이익과 수요를 만족시켜 주는 동시에 각 항만의 독특한 기능, 분업합작, 우위를 상호 보완, 국제항운시장에 적응하게 하는 것을 더 명확히 해주어야 한다.

일부분의 국가는 이미 이러한 개념을 형성하였다. 항만사이의 합작은 항만의 지속적인 발전을 유지할 수 있는 지를 결정한다. 예를 들면 뉴욕뉴저지 항만사무

국, 유럽항만조직과 일본운수성은 모두 항만조직의 역량을 확대하였다. 항만의 균형성을 유지하는데 주도적 작용을 하였다. 항만 내부의 협력이 원활하게 진행되고 전체적인 발전이 양성태세를 이루었다. 이와 동시에, 외국의 정부도 관련된 법규를 응용하여 조정하였다. 예를 들면, 뉴욕뉴저지 항만 사무국은 뉴욕항과 뉴저지항의 직접관리 권한을 가지고 있고, 유럽항만조직은 각 항만의 안전과 서비스업무에 경영과 법률적 보장을 제공한 동시에 회전제도를 실시하여 항만의 발전추세를 직접 계획 하였다. 일본의 운수성은 항만의 계획과 건설에 대하여 최종 결정권을 가지고 있다. 그리하여 항만단체 내부의 분업이 명확하고, 항만내부의 농업, 교통, 수력 등 기초시설은 모두 종합적으로 이용될 수 있고, 지역 산업 특징에 맞추어 환경보호에 법규를 제정하여 항만과 환경의 평형성 발전을 이룰 수 있었다. 이와 동시에 항만단체는 정보시스템의 구성을 강화하고, 경험교류 플랫폼을 건설하여 홍보와 인지도를 높이는 효과를 달성하여 핵심적 경쟁력을 높일 수 있다.

제2절 항만간의 코피티션에 관련된 이론적 고찰

1. 코피티션의 발생배경

세계 경제가 자유화되고 세계화되기 시작한 1980년대 이후부터, 국경이나 업종을 넘어서 끝없는 경쟁사회로 급격히 변화하였다. 이러한 상황에서 비록 상대가 경쟁관계에 있다고 하더라도 필요할 경우 합작하여 공동의 경쟁력을 높이는 점, 즉 공동의 파이(joint pie)를 키워나가는 전략을 통해 각자가 시장에서 살아남는 전략을 구사하게 된 것이다. 일단 파이의 절대적인 사이즈를 확대시키기 위하여 경쟁적인 관계에 놓인 파트너와도 기술적인 노하우나 자원을 공유하여 경쟁력을 확보한 후에, 이 파이를 나눌 때는 경쟁관계로 돌아가는 경영전략은 무한 경쟁의 시대인 현재에는 필수적이라 할 수 있다. 이러한 기업 경영의 패러다임이 등장하

고 독자경영, 독자적 경제의 체제에서 합작경영, 전략적 제휴 등의 공생의 체제로 전환되고 있는 현상은 전 세계의 산업계 전반에서 쉽게 찾아 볼 수가 있고, 특히 테크놀로지의 발달과 인터넷의 보급으로 거리, 시간 개념이 급변함에 따라 이러한 합작의 범위는 같은 업종을 뛰어 넘어 다른 업종과도 일어나며, 그 형태는 인수-합병과 같은 전통적인 형태는 물론 공동영업전략, 지분교환, 업무제휴 등 다양한 형태로 나타나고 있다.³⁾

2. 코피티션의 개념과 특성

마르크스는 그의 <자본론>⁴⁾에서 "한 방향으로 합작이 노동의 공간범위를 확장시킬 수 있지만 기타방면에서 놓고 보면 합작은 생산의 규모를 공간적으로 확장시킬 뿐만 아니라 그와 동시 생산의 활동지점을 작게 할 가능성이 있다." 고 말했다. 전통적 경쟁은 상대방의 상호 의거하여 존재하고 합작하는 것을 잊고 쌍방의 경쟁하고 배척하는 것에 중요히 하다 보니 경쟁행위와 경쟁결과 판정을 이해할 때 경쟁의 소극적인 면과 나쁜 영향에만 주목하고 있다. 사실상 경쟁의 결과는 쌍방에게 압력을 줄뿐만 아니라 경쟁은 상대방의 상호 의거하여 존재하고 합작하는 것을 보아야하고 이것으로 하여 상호 발전의 동력으로 삼아야지 대항은 오직 경쟁뿐만 아니라 하는 것을 알아야 한다.

경쟁은 쌍방이 반드시 참고 양보하는 것을 배워야 하고 생존과 발전을 유지해야 한다. 주로 상대방이 제공한 객관적인 유리한 조건을 충분히 이용해야 하고 임의의 형식을 통하여 합작하여 자신의 생존과 발전을 유지해야 한다. 그러므로 우리는 경쟁의 의미를 잘 이해해야한다. 왜냐하면 인류의 생산 활동, 경제활동에서는 경쟁으로 넘치고 경쟁 활동의 기본내용과 기본행위는 결코 대항과 배척, 합작은

3) 李南燕, "항만간 코피티션(Co-petition)의 전략과 유형화에 대한 연구", 仁川大學校, 2006, pp.25-26.

4) 馬克思著, 「資本論A」, 上海三聯書局, 2009, p.227.

객관적인 경제규칙이 시장경제조건하에 조건발생의 구체적 표현 방식이며 경제발전에서 없어서는 안 되는 동력이다. 그중 대항과 배제성은 최하층 경쟁으로 불리고 불량경쟁 혹은 악성 경쟁으로 불리기도 한다. 하지만 경쟁중 서로 의존하며 존재하고 합작하는 것은 고층경쟁으로 불리고 양성경쟁 혹은 합작경쟁으로도 불린다.

합작은 주체사이의 일종의 연관관계상태이고 대항을 생대하거나 합작하지 않는 행위의 표현이라 볼 수 있다. 합작은 일종 행위의 방법일 수도 있고 행위의 결과라고 볼 수 있다. 경제학의 균형이 몇 가지 정의를 고전균형, 비균형 이론중의 균형, “비와올라스 균형” 혹은 크얼라이의 “광의균형” 등으로 분류 되었지만 어느 균형인지를 막론하고 모두 주체행위방법이거나 결과의 한 가지 표현이다.⁵⁾ 합작은 한 가지 문명의 형식으로써 어느 나라에서도 나타난다. 하지만 나라의 숭상하는 행위방식에 따라 다른 문화실정을 갖고 있다. 중국 전통문화에서의 “화위귀”에서 합작의 의미가 포함된다. 서방국가에서 시장관계와 시장제도는 보편적으로 경쟁관계와 경쟁제도로 된다. 사실 다른 방면으로 놓고 보면 시장관계도 일종 합작관계로 볼 수 있다. 시장제도는 시장주제로써 공동준수(합작)의 제도가 필요하고 공동준수(합작)의 제도가 존재하지 않는다면 순차적인 경쟁도 없다는 것이 시장경쟁의 제일 기본적인 특징이다.

합작경쟁은 합작과 경쟁과 달리 서로 부족한 것을 보충해주는 기초 상에서 계약 등의 형식으로 자원에 대해 분배하는 과정이며” 계약협조 형 경쟁”이란 책의 작자-경쟁합작이론의 대표적 인물-조엘부라크(Jole Bleeke), 대위드아은스터(David Ernst)께서 이 저작 중 경쟁합작이론의 핵심을 서술하였고 명확하게 ”국제적 기업을 놓고 볼 때 남에게 손해를 끼치고 자기 이익만을 차리는 경쟁시대가 이미 지났다. 그리고 많은 국제기업들은 경쟁을 위해서는 반드시 합작해야 된다는 것을 깨닫고 이로 남에게 손해를 끼치고 자기 이익만을 차리는 행위를 대체해야 한다는

5) 李欣廣等, 區域經濟一體化之下的經濟互動與產業對接[M], 四川大學出版社, 2008, pp.63-71.

것을 깨달았다.”⁶⁾

또 다른“합작경쟁 대미래”의 저인자-니엘레크만(NeilRaekham)은 직접적으로 진정한 기업변혁은 조직 간의 반드시 단결 합작해야 하고 합작창조가치의 방법으로 변화를 일으키고 회사가 새로운 합작 경영모드로 발전하며 기업을 협조하여 전보다 뛰어난 이익과 경쟁력을 획득함 등을 가리킨다고 말했다. 경쟁은 미래의 구조 일 뿐이지 협조만이 미래의 가치를 갖고 있다.

3. 항만 간 코피티션 전략의 필요성

코피티션의 필요성은 글로벌 시장을 선점하여 자원과 위험을 공유할 수 있고, 경쟁위험을 피면하며, 기술과 시장의 급속한 통합에 대응, 제품의 도입주기를 단축시키고 소비자의 욕구를 광범위하게 충족시키는 등 여러 가지가 있는데, 다음 네 가지로 그 필요성을 정리하여 설명하고 있다.⁷⁾

1) 위험의 분산

사업과 관련된 비용과 위험을 공유하게 된 후이므로 비용(투자비용 및 기회비용)을 절감하는 동시에 위험을 분산할 수 있고 또한 본 연구에서는 전 세계의 공통관심사 중 하나인 환경문제를 고려하여, 항만에서 발생하는 대기오염 문제를 인접 항만사이 공통의 숙제로 여기고 합작하여 환경과피로 인해 얻게 되는 불이익에 대한 위험을 분산시킬 수 있는 역할을 “위험의 분산” 범주에 추가 포함시켰다.

2) 규모의 경제를 통한 제품표준화와 개발속도의 단축

제품의 생산이나 유통과정에서 규모의 경제나 학습효과가 크게 나타날 경우 코피티션을 통하여 평균비용(생산비용 및 거래비용)을 하락시켜 제품개발 속도를 단

6) 羅芳, "長三角港口群協調發展研究", 吉林大学, 博士論文, 2012, p.26.

7) 권영철, 「무한경쟁시대의 전략적 제휴」, 김영사, 1994.

축시키며, 제품 표준화에 긍정적으로 기여하는 것이 가능하다. 코피티션은 규모의 경제와 학습효과를 극대화하는 역할을 하는 동시에 기업합병의 경우 발생하는 불확실성과 관리비용의 증가라는 역효과를 피할 수 있다는 장점이 있다.

3) 보완적 자원의 공유

상호 이질적인 자원(예를 들면 자본과 기술)을 보유한 기업이 장기적 제휴관계를 구축함으로써 상호보완적 자산에 대한 탐색비용을 장기적으로 낮출 수 있다.

4) 새로운 경쟁구도의 형성

합작투자 등 다양한 기업내부자원의 혼합을 통하여 경쟁가능성을 약화시키거나 자신에 유리한 방향으로 시장구도를 변화시키기 위한 것이다.

이에 따라 코피티션 전략이 가져올 수 있는 경제적 이점은 위험분산효과, 자원 및 생산 공유효과, 비용절감효과, 매출증대효과, 시장진입장벽 극복효과 등이 있으며, 이것은 다음과 같은 <표 2-1>로 정리될 수 있다.

<표 2-1> 코피티션의 필요성

필요성	내용
위험분산	<ol style="list-style-type: none"> 1. 투자비용 및 기회비용의 절감 2. 비용과 위험의 공유를 통한 위험분산 3. 환경오염으로 인한 피해의 위험분산
규모의 경제	<ol style="list-style-type: none"> 1. 평균비용(생산비용 및 거래비용)의 인하 2. 제품개발속도의 단축을 통한 제품 표준화 3. 기업합병에 따른 불확실성과 관리비용 증가라는 역효과 회피기능
보완적 자원의 공유	<ol style="list-style-type: none"> 1. 보완적 자산에 대한 탐색비용 절감
새로운 경쟁구도의 형성	<ol style="list-style-type: none"> 1. 기업내부자원의 혼합을 통한 경쟁가능성 약화 2. 자신에게 유리한 방향으로 시장구도 변화

제3절 항만 간 협력과 경쟁 사례분석

세계 항만의 발전 변화를 살펴보면, 발전 초기에 모두 치열한 경쟁을 특징으로 나타난 바람에 직접적으로 항만 효율저하의 결과가 되었고 고통스러운 교훈을 통해 항만사이에 서로 협력발전을 선택하였다. 현재, 해외 항만사이에 협력하여 개발하는 것이 매우 일반적인 현상이고 협력내용도 매우 광범위하다. 주로 같은 서비스 표준의 설정, 안정적인 비율, 주주권 합작, 항만 기본건설의 공동투자, 직원 공동교육, 공동개발 및 기술이전 등이 있다. 뉴욕 뉴저지항만, 시애틀 항만과 마코마 항만, 로스앤젤레스 항만과 롱비치 항만, 서유럽의 로테르담항만과 앤트워프항만, 독일의 함부르크항만과 브레멘 항만, 한국의 부산항과 광양항, 일본의 도쿄항만, 요코하마항만과 고베항만은 모두가 서로 멀리 떨어지지 않은 항만들로 상당히 큰 규모의 컨테이너 물동량을 가진 항만 그룹을 형성하여 서로 협력하고 경쟁하는 형태로 발전되었다.

경제 글로벌화의 시대에서는 많은 산업은 국제해운 업계의 변화에 대처하기 위해서 합병, 인수 및 전략적 제휴를 찾고 있다. 그 결과 항만사이에 이러한 필연적인 발전 추세를 받아들여야한다.

1. 항만 간 협력과 경쟁 사례

1) 미국의 타코마 항과 시애틀 항

타코마항(Tacoma)과 시애틀(Seattle)항은 지역적인 경쟁조건에서 동일한 물동량을 두고 경쟁하고 있다. 하지만 두 항만은 미국 서부의 주요 항만들 중 하나로서 선사를 유치하는데 있어서는 기본적으로 경쟁적인 관계를 나타내지만 미국 북서부 권역의 교역 활성화를 통한 지역산업의 성장에 있어서는 중점적인 관계를 나타내고 있다. 두 항만간의 협력전략의 좋은 사례로 화물운송전략(The Freight Action

Strategy(FAST) Corridor)을 들 수 있다.

The FAST Corridor는 화물의 원활한 흐름을 위해 다양한 수송루트를 개발하고 있으며, 워싱턴주의 교통부와 시애틀, 타코마, 에버레트를 포함하는 푸젯사운드(Puget Sound)지역의 위원회 구성을 통해 개발되고 있다. 타코마항과 시애틀항은 철도운송시스템 개발에 입대협정 및 각종 계약을 통해 직접적으로 프로젝트에 공동으로 참여하고 있으며 이는 전체 재정의 약 8.8%를 차지하고 있다.

2) 미국의 로스앤젤레스 항만과 롱비치 항만

로스앤젤레스(LA)항과 롱비치(Long Beach)항의 알라미다 복도(Alameda Corridor)에서도 이와 유사한 사례를 찾아 볼 수 있다. Alameda Corridor는 항만에 인입하는 4개 철도망을 하나로 통합하여 항만과 LA 중심부 동쪽의 대륙횡단 철송장 간 19마일에 이르는 철도화물고속도로로, 항만의 경쟁력을 유지하고 고용 창출을 통해 지역경제의 부흥에도 기여하였다. Alameda Corridor의 계획 및 재원조달은 1998년 관계기관 공동으로 건설되고 Alameda Corridor Transportation(ACTA)가 담당하고 있으며 7명의 ACTA 집행이사회는 롱비치와 LA 항만청의 각 2명, 2개 시의회의 각 1명, 그리고 LA County Metropolitan Transportation(MAT)의 1명으로 구성되었다. ACTA는 재원조달 제휴를 맺어 24억 달러에 달하는 거액의 건설비를 공공 및 민간으로부터 충당하여 2002년 완성되었으며, 지자체와 인근 항만 당국 간 자발적 참여의 중요성을 보여준 대표적인 사례라 할 수 있다.

3) 독일의 함부르크항만과 브레멘 항만

독일 함부르크(Hamburger)항과 브레멘(Bremen) 항은 선사와 화주에게 타 항만보다 경쟁력이 높은 서비스를 제공하는 것을 목표로 2000년 민간업자를 통한 터미널의 공동운영을 시작하였다. 함부르크항의 터미널 운영사인 유로카이와 브레멘항의 터미널 운영사인 BLG(Bremen Lagehaus Gesellschaft)가 50:50의 지분참여로

통합하여 새로운 터미널 운영사인 유로게이트(Eurogate)를 설립하였다. 유로게이트는 컨테이너, 자동차 등 양 항만의 화물을 통합하여 취급하였고 복수의 터미널을 효율적으로 운영함에 따라 합병에 따른 기술 노하우, 핵심역량의 공유를 통한 항만운영의 효율화를 도모하고 있다. 합병이전 약 300만 TEU에 불과하였던 처리물동량은 2005년 약 1,210만 TEU를 처리함으로써 유럽에서 최대 터미널 운영사로 성장하였다.

4) 벨기에의 앤트워프 항 및 제브르쥐 항

벨기에의 앤트워프(Antwerp)항과 제브르쥐(Zeebrugge) 항만당국은 컨테이너 화물을 공동으로 처리하기 위해 특정 지역에서 상호 협력하기로 하는 내용의 협정서에 서명하였으며 이러한 협력은 ESV(Economisch Samenwerkings Verband)라 불리는 경제적인 협력기구의 설립을 촉진하였다.

5) 중국의 천진항 및 일본의 기타큐슈 항

2005년 11월에 중국 천진시 교통위원회는 일본의 기타큐슈시 항만공항공과 항만 및 공항의 이용 촉진을 통하여 두 항만 사이의 물류와 여객수송의 활성화를 도모하는 "Logistics-Partner항 협정"을 체결하였다. 동 협정은 2004년 11월 두시가 체결하였던 "도시 교류에 대한 협정"에 근거하며 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 항로와 항공 노선 동의 유치에 대한 상호 협력, 둘째, 집화와 집객을 위한 홍보활동에 대한 상호 협력, 셋째, 이용촉진을 위한 우대조치 검토, 넷째, 물류관련 기업 지원, 다섯째, 자료제공과 공동조사 실시, 여섯째, 인적 네트워크의 구축 등을 주요 내용으로 하고 있다.

이러한 협력 전략에 의하여 두 항만 간 컨테이너 항로, 컨테이너 셔틀항로, 고속항로의 신규 개설을 위한 상호 유대와 항만 홍보에서의 협력이외에도 12피트 컨테이너와 평면하차(철도 특수 컨테이너)를 이용한 선박수송, 통관 등에 대한 연구,

이를 위한 화주 개척, 관련 기관에 합작요청하며 양 항 배후지에 있는 자동차 산업을 대상으로 한 자동차 물류시스템 연구 등의 구체적인 내용을 포함하고 있다.

6) 뉴질랜드의 타우랑가 항 및 호주의 브리즈번 항

2000년 10월 10일 뉴질랜드의 타우랑가(Tauranga)항과 호주의 브리즈번(Brisbane)항은 네트워크 구축 및 항만경쟁력 확보를 위하여 항만 간 협정을 체결하였다. 동 협정은 항만 단일화 전략의 일환으로 체결된 것으로서 이를 통해 양항만은 기술, 마케팅, 무역정보 및 전문기술 등을 공유하기로 하였다. 항만 단일화 전략의 궁극적인 목적은 세계적 차원의 항만 간 네트워크 구축을 통하여 양국 항만에 대한 경제적 이익의 창출과 경쟁력 우위를 확보하기 위한 것이다.

2. 사례분석

현재의 항만단체의 단순 전략으로부터 볼 때, 상호간의 자본참가, 인수합병연합은 국제항만경쟁의 필수적 추세이다. 위에 논술한 국외항만단체의 자원 재통합은 행정구획 제한을 통하여 항만에 자원 재통합을 실시하며 구역의 위치적 우위와 산업집합우위는 선명한 효과를 발휘하고 있다. 정기기항, 지선항, 위기항은 분업이 명확하고 각자 맡은바 임무를 완성하고 있으며, 정기기항지의 지위를 확고하게 함과 동시에 지선항의 보조 작용도 큰 폭도에서 발휘와 이용을 가지게 하였다.⁸⁾

해외의 항만건설경험으로부터 항만자원의 통합을 통하여 항만단체의 산업능력과 집합효과를 대폭 증가 하였다. 항만의 성숙된 생산력의 분포는 피동형으로부터 주동형태로 바꾸었다. 해외자원의 충분한 이용으로 인해 내륙자원의 의존성은 감소되었다. 그리고 경제성장과 산업구조도 모두 진보되어 중국항만 발전에 있어서 배울 가치가 있다.

8) 羅芳,"長三角港口群協調發展研究", 2012.5, p.75.

1) 조합항만관리위원회의 작용발휘

중국연해항만분포계획은 2006년에 통과 된 후, 발해, 장강삼각, 동남연해, 주해삼각, 서남연해 등 5대 항만을 둘러싸고 있다. 북쪽으로부터 남쪽으로 조합된 중국항만의 발전지대는 현재 장강삼각항만만 관리위원회를 설립하였다. 상하이조합항만관리위원회, 이 위원회는 주요한 기본적인 항만의 확정된 위치에서의 업무분배를 책임지고 있다. 나머지의 항만단체는 이러한 관리위원회가 없으므로 장기적인 관점에서 볼 때, 항만의 발전에 불리하다. 중국항만단체는 외국의 경험을 참고할 수 있다. 항만관리위원을 조합하여 항만의 환경, 안전보장, 연합운송, 환적 등 환경에 보장을 제공하여 항만의 분업 합리적 기초에서 효율적 합작, 이익최대화의 실현을 제공하였다.

2) 인접한 항만산업의 우위, 차별화합작을 발휘

끊임없이 항만의 분업을 강화하는 것으로부터 항만단체내의 항만이 악성경쟁으로 인해 단체실력을 약화시키는 것을 피해시켰다. 항만이 해안선을 가까이 할수록 지역근접이 쉽게 경쟁을 생성하기에 동일한 중심지역에 위치하고 있는 불 재생 자원의 쟁탈현상은 점차 적어졌다. 항만위치가 근접되어 있고 각자 우위점이 있는 현상에 대해서는 우선적으로 시장에 대해 섬세하게 구분하여 조사할 것이며, 다음으로는 각자 항만의 특징에 따라 핵심경쟁력을 확정하여 차별화 경영을 실행할 것이며 합작과정에 전체적인 이익을 도모하는 동시에 각자 이익도 최대화 할 것을 중요시 하였다. 이것은 항만단체의 안정적이고 장기적인 발전 전략이다.

발트해에 위치해 있는 독일의 함부르크항만의 사례를 보면 이 항만은 해상운송의 분명한 우점을 가지고 있다. 동시에 이 항만은 유럽의 최대 규모 철도물류운송 중심이다. 해양과 철도의 연합운송은 방사범위가 진일보 넓어졌다. 자유강으로써 함부르크항만은 유럽의 없어서는 안될 중점 전환중심으로 되었다. 외로포르트와

Antwerp항만은 마찬가지로 내하항만의 발전에 초점을 두고 있다. 구체적으로 항로준설, 다리건설과 흥진 내하항만을 통하여 컨테이너 물동량에 사용되고 있다.

3) 자원통합, 행정개념경감

지리적 우위가 산업단체에 대한 작용을 해외항만자원의 최적화구성경험으로 충분히 설명해 주었다. 항만이 시장경쟁가운데서 자원의 최적화구성과 조합을 실행하여 지위가 더 확고해지게 하였다. 해외항만의 경험이 중국에 주는 의미는 행정방어벽을 쌓는다는 것은 단체적 발전의 장애가 되었으며 항만단체의 자연적 속성과 경제능력은 자아발전, 자아 조정할 수 있다. 이로부터 더 커지고 더 강해질 수 있다. 항만단체도 상대적으로 낮은 법률법규 전체적 계획을 수요하며 중항만단체 내부의 자원구성 또한 그 내부의 항만 공동존재와 점차적으로 규모가 최대이익을 도모할 수 있는 최대화를 형성하였다.

예를 들면, 뉴욕항만과 뉴저지항만을 통하여 항만자원통합을 통하여 뉴욕/뉴저지(N.Y./N.J) 를 조합하였다. 뉴욕-뉴저지항 무국통일관리조합항만 (N.Y./N.J) ; 이와 비슷한 것은 미국서부의 LA항과 롱비치항은 합병하여 L.A./L.B.조합항만이 있다. 정돈조합 후의 항만의 통합적 직책을 강조하고 본항, 본주의 이익만을 생각하지 않을 것을 결정하였다.

4) 자본운영중심

고비용, 대투자, 고위험의 항만 건설 산업은 용자를 더 곤란하게 하였다. 다원화된 조달방식을 통하여 지선항의 문제를 점차 해결할 수 있고, 기초시설과 항만 확장건설공정의 자금문제를 해결할 수 있다. 1970년대부터 미국시애틀에 위치해있는 피어스항은 합작경쟁전략방식을 채택하여 항만의 전체적 경쟁력을 증가시켰다. 그 가운데서 자본방면의 합작은 주도적 지위를 차지하고 있다. 우선적으로 기초시설방면의 합작, 예를 들면, 철도의 자본분업으로 인해 이 지역의 연간운송능력을 극

도로 증가시켰다. 다음으로는 공동으로 항만에 투자하여 시애틀과 피어스항만의 컨테이너물동량은 2020년에 600만 TEU에 도달하게 하였다. 항만을 확장하는 공동 자금은 워싱턴항만공협의 조정에서 제공되었으며 두 항만의 협상에 다리를 놓았다.

그리고 항만단체내부에 따르면 항만사이의 경쟁과 합작 및 항만내부의 협상과 관리는 시작단계에 들어섰으며, 해외항만건설경험과 관리경험은 중국으로 하여금 배우고 검토할 필요가 있다고 하였다. 항만의 종합정리와 개발을 실현하려면, 우선적으로 현재 보유자원에 대해 효력적 통합을 하여야 하며, 항운으로부터 항만건설을 촉진해야한다. 이와 동시에 항만단체는 자신의 지리적 위치 우위점에 의존하여 산업연결을 형성하여 산업단체효력에 대해 종합개발을 진행하고 항만효력을 증가하여 현대물류발전을 촉진하여야 한다.



제3장 장강삼각주 지역 3대 항만의 현황

제1절 중국 항만의 현황

중국의 항만은 1980년대 초“연해대개발전략(沿海大開發戰略)”에 따라 국가 지정 8개 항만을 중심으로 개발되어 왔으며 현재는 허브항만, 지역중요항만, 기타 중소형 항만으로 분류하여 개발하고 있다. 2006년 8월 중국 교통부는 “중국항만법(中國港口法)”에 근거하여 “전국연해항만배치계획”을 실시하였고 이 계획에 따라 연해항만들은 다롄(大連),칭다오항(靑島)을 중심으로 한 환보하이만 항만군(環渤海灣港口群),상하이(上海), 닝보-저우산항(寧波舟山港)을 중심으로 한 장강삼각주 항만군(長江三角洲港灣群), 선전(深圳), 광저우항(廣州港)을 중심으로 한 주장삼각주 항만군(珠江三角洲港灣群), 동남 연해항만군(東南沿海港灣群), 서남연해항만군(西南沿海港灣群), 5개의 규모화, 집약화, 현대화된 항만군을 형성하고 있다.⁹⁾ <표 3-1>은 2013년도 중국의 10대 항만의 물동량을 나타내고 있다.

<표 3-1> 2013년 중국 10대 화물항만 물동량 현황

순위	항만명	2013년(억톤)	2012년(억톤)	증가율
1	닝보-저우산항	8.0978	7.44	8.8%
2	상하이항	7.7600	7.36	5.5%
3	천진항	5.0100	4.76	5.0%
4	광저우항	4.5512	4.34	4.87%
5	쑤저우항	4.5430	4.28	9.3%
6	칭다오항	4.5000	4.02	10.6%
7	탕산항	4.4620	3.64	22.4%
8	다롄항	3.3340	3.74	10.1%
9	잉코우항	3.3000	3.01	10.0%
10	르자오항	3.1800	2.84	12.5%

자료: http://www.360doc.com/content/14/0307/10/14102547_358450148.shtml

9) 김아름, "한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구", 한국해양대학교 대학원, 2013.8, p.29.

한편 <표 3-2>는 중국 10대 컨테이너 항만의 물동량을 보여주고 있다.

<표 3-2> 2013년 중국 10대 컨테이너항만 물동량 현황

순위	항만명	2013년(억톤)	2012년(억톤)	증가율
1	상하이항	3361.70	3252.90	3.34%
2	선전항	2327.80	2294.13	1.46%
3	닝보-저우산항	1732.68	1617.50	7.12%
4	칭다오항	1552.00	1450.00	7.00%
5	광저우항	1530.92	1474.36	3.83%
6	톈진항	1300.00	1230.00	5.69%
7	다롄항	991.20	806.40	22.91%
8	샤먼항	800.79	720.17	11.20%
9	렌윈항항(港)	548.80	502.00	9.30%
10	잉코우항	530.10	485.10	9.30%

자료:中国第一纺织网 <http://stat.webtex.cn/info/2014-3-13@591171.htm>

1. 중국의 항만개발전략

“十五” 계획(2000-2005) 기간 동안 중국은 외국인 항만투자에 대한 개방을 확대하고, 다른 한편으로는 다양한 투자방식으로 투자자금을 확보하여 대규모의 항만 개발에 착수함으로써 이전처럼 항만개발의 부진에 따른 체화체선 현상은 어느 정도 해소되었다. 그리고 중국정부¹⁰⁾는 “十五” 계획(2001-2005) 기간 동안 항만의 규모, 시설, 서비스 등의 개선으로 선진화된 수송망 체계를 구축하였지만, 시장수요 변화에 따른 조정의 필요성과 발전 단계에서 항만의 규모화, 집약화, 현대화 발전 추세에 부응할 필요성이 더욱 커지고 있다.

“十一五” 계획 기간에 중국의 경제, 특히 대외무역의 발전은 운송에 대한 수요가 계속 증가되었으며 이것은 직접적으로 중국의 항만건설에 대한 투자성장을 촉진하였고, 항만의 확장에 동력이 되어주었다. 대형화, 심수화, 전문적인 항만의 기초시설을 건설하는데 현저한 성과를 거두었고 지속발전능력이 현저히 강화 되었

10) 정국뢰, "발해만 3대 항만 코퍼레이션 전략에 관한 연구", 경상대학교 대학원, 2009.8, p.26.

다. 연해 항만은 석탄, 광산, 석유, 박스, 곡식 등 5대 운송시스템은 거의 완성되었고, 내하항로¹¹⁾는 기본적으로 국가고급항로망인 “兩橫一縱兩網”을 형성하여 수상 운수공급능력이 현저히 향상되었다. 중국경제발전, 특히 무역성장의 수요에 적응하였고, 교통운수부의 “十一五”계획은 연해항만의 건설한 발전을 적극적으로 추진해 주어 연해항만의 물동량을 80%증가시켰고, 적응력은 1:1에 달성하였다.

<표 3-3> “十一五”기간 (2006-2010년) 중국항만개발동향

중국연해항만 건설동향	-항만의 3등급 분류: 23개의 중심항만 (主樞紐港)과 기타항만은 지역 주요항만(地區重要港口) 일반항만 및 중국연해항만으로 분류 -5대 연해 항만군(五大沿海港口): 환발해만, 장강삼각주, 동남연해해, 주강 삼각주, 서남연해 등항만군으로 배치
중국연해항만 건설동향	-선석350여개(처리능력 19억 톤)신설 -연해항만의 총 처리능력이 2005년 25억 톤에서 2010년44억 톤으로 증가 -컨테이너, 원유, 철광석, 석탄, 곡물 등 주종화물의 전용부두건설
중국내하수계 건설동향	-내하수계3급이상 항로 10,000km이상 확보, 5급이상30,000km이상 확보 -내하수계의 컨테이너 수송능력 제고(준설사업)

자료: 중국물류 <http://info.jctrans.com/>

중국 항만 “十一五” 계획기간의 발전추이는 항만물동량은 줄곧 증가를 유지하지 못하고 항만 이익모드를 경제효능제고를 추구하는 것으로 전환한다. 외부수요는 항만화물처리 구조의 변화를 불러 일으킨다. 항만능력은 구조적인 과잉에서 나타나고 업체내부경쟁이 점차 치열해진다. 그리고 항만은 대형화, 정보화, 현대화방향으로 발전한다.¹²⁾

2013년, 중국 해상교통운수업“十二五” 계획의 목표를 확정하였다. 해상운송 부문

11) 國際海事信息網 : http://www.simic.net.cn/news_show.php?id=5750

12) 羅平, “十二五”期我國港口行業發展趨勢“, 國家發改委綜合運輸所, 2012, p.2.

은 해운선박의 운송능력 구조를 최적화하고 선박의 대형화 및 전문화를 촉진하며 대형의 경쟁력을 갖춘 대형 해운기업을 육성하여 원양운송 능력을 증강시킨다. 항만건설 방면, 연해항만의 건설을 질서있게 추진하고 항만분포를 완비하며, 기능을 확장하여 항만의 서비스수준 제고에 주력한다. 석탄, 원유, LNG, 컨테이너 등 주요 화물 전용부두 건설을 중점적으로 추진한다. 항만물류 방면, 항만물류의 발전을 가속화하며 항만과 임항 산업단지의 효과적인 연계발전을 추진한다.¹³⁾ 그리고 <표 3-4>는 “十二五”기간 동안 중국항만의 개발동향을 나타내고 있다.

<표 3-4> “十二五”기간 중국항만개발동향

항목	내용
1	항만업체 합병을 가속화하고 대형구역항만그룹을 조직하다
2	규모, 수량, 외부확장을 집약형으로 전환하고, 복합형, 종합형, 기능성의 정체 개조를 진행시킨다
3	임항산업 집단화를 도모하고 대대적으로 현대물류서비스업체를 발전시킨다
4	항만의 경제복지를 확장하고 적극적으로 국제접속운송과 해상철도 복합운송을 발전시킨다

자료:中國行業研究網 : <http://www.chinairn.com/news/20121030/528789.html>

2. 중국의 항만정책변화

1984년 항만관리체제 개혁의 기초위에 2001년 중국 정부¹⁴⁾는 새로운 항만관리체제 개혁을 실시하였다. 중앙에서 관리하던 항만과 이중으로 지도하던 항만을 모두 지방에 이관하여 관리하도록 하였다. 항만행정관리와 생산경영은 정기분리를 실시하였다. 그밖에 내하 해운관리체제 개혁을 심화시켰으며, 양쯔강 항만해운 치안에 대해 통일 관리를 실시하였다. 뿐만 아니라 선박검사관리체제도 개혁을 실시하였

13) 부산발전연구원, 「동아시아 물류동향」, 2013, pp.16-17.

14) 김아름, "한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구", 한국해양대학교 대학원, 석사학위논문, 2013, p10

다. 국가선박검사국과 중국선급사를 분리시키고 중앙과 지방 선박검사국 간 관계를 정리하였다. 수상안전 감독 관리체제를 개혁하여 교통운수부 직속의 해사국을 설립하고 지방과 중앙의 수역 관리 업무분담을 명확히 하였다.

그리고 2002년부터 중국은 항만개발 관리권이 지방정부로 이관되고 외국인 투자를 허용함에 따라 지방정부가 대대적으로 항만을 개발하여 중복건설과 과잉투자 문제를 야기했다. 그 결과 해안선을 보유한 거의 모든 도시에서 항만이 개발되었으며, 이러한 무질서한 경쟁은 전체적으로는 중국 항만의 경쟁력을 약화시켰다.

“十一五”¹⁵⁾ 계획기간부터 중국정부는 도로 및 수로 운송 긴급대응체제를 지속적으로 구축해왔다. 각급 정부부처와 대중형 운송기업간 의사소통 협력체제를 구축하여 특수시기에 석탄, 원유, 곡물 등 중점 물자의 운송을 보장하였다.



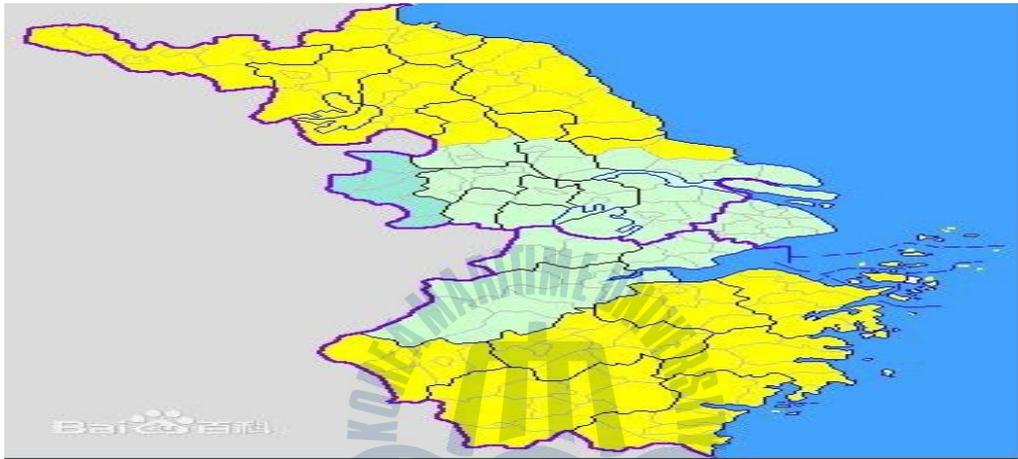
15) “十一五”는 “제11차 5개년 계획”이며 중국 공산당은 2005년 10월 8-11일 북경에서 16기 5중전회에서 2006-2010 향후 5년간 중국의 경제운용방향을 알 수 있는 경제발전의 지도이념과 경제사회 발전 목표를 포함한 “十一五”를 제시하였다.

제2절 장강삼각주 지역 3대 항만 현황

1. 장강삼각주의 일반적인 현황

장강삼각주의 지역도는 <그림 3-1>에 잘 나타나 있다.

<그림 3-1> 장강삼각주 지역도



장강삼각주는 중국 동부 연해 지역의 중부에 위치한 장강의 입해구로 장강을 끼고 있는 상하이와 장쑤성(江蘇省), 절강성(浙江省) 일대를 일컫는다. 또한 중국 종합실력최강 경제중심지역, 아시아태평양지역중요국제문호, 세계제조업본거지이다. 장강삼각주는 상하이를 중심으로 총 16개 도시로 구성되어있으며 총 면적은 21만 km²이고 인구는 1.59억 명에 달하며 각각 중국의 1.1%、5.8%를 차지하고 있다.¹⁶⁾ 그리고 2013년 장강삼각주 지역의 GDP 총액은 97,760억 위안에 달성하였고 전년 대비 7,809억 위안이 증가되었다.

2010년 5월 24일부터 중국 정부에서 실행된 「장강삼각주지구 구역 계획」¹⁷⁾에

16) 劉銀芬, "長三角港口群一體化發展必要性研究", 南通航運職業技術學院, 第2012年 第5期.

17) 百度网: <http://baike.baidu.com/view/48994.htm>

따르면 장쑤성의 염성시(鹽城市), 회안시(淮安市), 절강성의 금화시(金華市), 구주시(衢州市)와 안휘성(安徽省)의 합비시(合肥市), 마안산시(馬鞍山市) 6개 도시가 추가되어 현재 장강삼각주는 장쑤성, 절강성과 안휘성의 소도시 총 22개를 포함하여 세계6대 도시권 중 하나로 주목받고 있으며 2018년에는 세계 제1의 도시권이 될 것으로 예상된다.

장강삼각주 지역은 강물과 바다와 인접하고 지리적 조건이 매우 우수하기 때문에 중국 경제발전의 가장 빠른 지역 중의 하나이다. 지역 내 장쑤성, 절강성, 상하이 직할시의해안선 길이가 3,500km이며 중국의 21%를 점유하고 있으며 8개 연해 주요항만, 26개 규모 이상의 내하항만을 포함한다. 또한 항만 위치별에 따라 해항만, 장강항만과 다른 내하항만 등 3 부분으로 나눌 수 있다. 현지 상황을 살펴보면 해항만은 주로 상하이항, 절강5대항만(닝보항, 저우산항, 자싱항, 타이저우항, 온주항)과 쑹수성에 있는 련윈강 항만이다. 한편 <표 3-5>는 장강삼각주 3대지역의 경제지표를 나타내고 있다.

<표 3-5> 장강삼각주 3대 지역의 경제지표

구분	상하이	절강성	쑹수성
면적(km ²)	6,340	101,800	102,600
인구(만명)	2,380	5,613	7,920
총 GDP(억 달러)	3,484.2	6,059.4	9,542.2
1인당GDP(달러)	14,442.3	11,063.3	12,048.3
수출입규모(억달러)	4,413.9	3,358.5	5,508.4
경제성장율(%)	7.7	8.2	9.4
주요 산업	자동차, 기계, 금융, 비즈니스	기계, 전기, 피혁, 방직	전자부품, 플라스틱, 철강

자료: 上海市統計局, 浙江省統計局, 江蘇省統計局, 2013.

2013년 상반기까지 중국 규모 이상의 항만 화물 물동량은 52.1억 톤을 기록하였

으며 전년 동기 대비는 9.9%이었다. 그 중에 연해 항만은 35.97억 톤을 달성하였으며 전년 동기 대비 9.9% 증가하였고 내륙 항만은 16.13억 톤을 달성하였으며 전년 동기 대비 9.9% 증가하였다. 장삼각(長三角)항만은 총 16.89억 톤의 화물 물동량을 완성하였으며 전년 대비 8.16% 증가하였다. 장삼각 항만은 중국경제와 항만해운의 발전에 있어 중요한 지위와 역할을 유지하고 있고 중요성이 더 높아지고 있다.¹⁸⁾

그리고 2013년 상반기까지 규모이상의 항만 컨테이너 물동량은 9146.62만 TEU로 전년 동기 대비 8.3% 증가하였고 증가속도 0.5% 하락하였다. 그 중에 연해 항만은 8149.62만 TEU로 전년 동기 대비 7.9%증가하였고 내륙 항만은 997.00만 TEU를 달성하였으며 전년 동기 대비 11.2% 증가한 추이를 보이고 있다. 장삼각 지역의 항만 컨테이너 물동량은 3393.6만 TEU를 기록하였으며 전년 동기 대비 6.6%로 중국 항만 컨테이너 물동량의 총량의 37.1%를 점유한다. 그 중의 상하이 는1632.6만 TEU를 달성하였으며 전년 동기 대비 2.91% 증가하였다. 절강성 항만 컨테이너 물동량은 931.37만 TEU를 완성하였으며 전년 동기 대비 7% 증가하였고 증가속도 8.25% 하락하였다. 그중에 Ningbo-저우산항은 컨테이너 물동량이 856만 TEU에 달하였고 전년 동기 대비 6.37% 증가한 추세로 절강성 총 컨테이너 물동량에서 91.62%를 차지하였다. 장쑤성 항만 컨테이너 물동량은 829.65만 TEU를 달성하였으며 전년 동기 대비 13.7% 증가하였고 증가속도 2.96% 증가하였다. 남경시 이하의 12.5m 심수항로 공사의 진행에 따라 상하이 국제 항운센터 북쪽의 지위와 역할이 진일보 상승하고 있다.

18)王明志, 趙柯,"2013年上半年長三角地區港口經濟運行情況及形勢分析",上海組合港管協會辦公室, 2013.9.

2. 상하이항의 현황

상하이항의 외관은 <그림 3-2>에 잘 나타나 있다.

<그림 3-2> 상하이항의 외관도



(1) 상하이항의 개요

상하이(上海)는 중국에서 가장 큰 상업도시이자 항만도시로서 북경, 천진, 중경(重慶)과 함께 중국의 4개 직할시 중 하나이다. 면적은 약 6,300km²이고, 인구는 약 1,800만 명으로서 중국의 화동(華東) 지방인 장강의 하류에 위치하고 있다. 상하이(上海)는 중국 제일의 항만인 상하이(上海)를 비롯한 화동지구의 장강삼각주항만 집단으로써 상하이(上海), 닝보(寧波), 주산(舟山), 련윈강(連雲港) 등 연해항만과 남경(南京), 쑤저우(蘇州), 남통(南通) 등 장강 하류의 항만을 중심항만으로 하고 있다.

상하이(上海)는 동중국해와 장강의 교차지점에 있는 항만으로 장강삼각주 경제구의 핵심항만이며 중국 제일의 항만이라 할 수 있다. 상하이 항만의 면적은 총

19) 上海招商网, 城市的现状及未来, <http://www.zhaoshang-sh.com>

620.2km²이며, 이중 장강하구 수역이 580km², 황포강(黃浦江)수역이 33km², 항만 육상면적이 7.2km²이다. 그리고 <표 3-6>은 상하이항의 8대 항만터미널과 기능을 나타내고 있다.

<표 3-6> 상하이항 8대 항만터미널과 기능

항만 터미널	기능
보산리경(宝山丽景)	대중화물 운수중심
황포(黃埔)강 상류항만	도시와 결합된 종합물류 서비스기능, 주변 공업지역의 공업 원자재 수송
황포강 중류항만	도시항만으로 국제여객항만, 국제택배화물 모선유치, 대중 수상교통 등 여객과 택배화물 처리
황포강 하류항만	황포 상류항만과 동일한 기능
송명 항만	육지-도서교통 및 임해 선박공업 발전을 위한 서비스
항주만(杭州灣)항만	액체 및 화공화물 취급, 임해공업 발전
외고교항만	컨테이너수송 위주의 대형 종합성항만
양산항만	상하이국제 항운중심의 컨테이너 중심항만

자료: 상하이항무국, <http://www.portshanghai.com.cn>

상하이는 상하이시를 토대로 장강유역이 뒷받침되고 있다. 상하이의 주요 배후 지역은 상하이시 밖에 장쑤성, 절강성, 안휘성, 장쑤성, 호북성, 호남성, 사천성 및 중경직할시를 포함한다. 동시 상하이의 수륙교통이 편리하여 집중재송 통로가 막힘없이 통하고 있어 장강수로를 통해 장강유역에 파급하고 고속도로와 국도, 철도 간선 그리고 연해 보급운송네트워크를 통하여 화동지역 및 중국까지도 도달할 수 있다. 대외의 경우 세계해운 간선항로의 가까운 자리에 위치하고 있다.

상하이의 직접적 배후지역인 장강삼각주²⁰⁾는 상하이시 및 항운산업의 발전에 대한 거대한 추진력을 제공하고 있다. 2013년 장강삼각주의 GDP는 16,129억 달러,

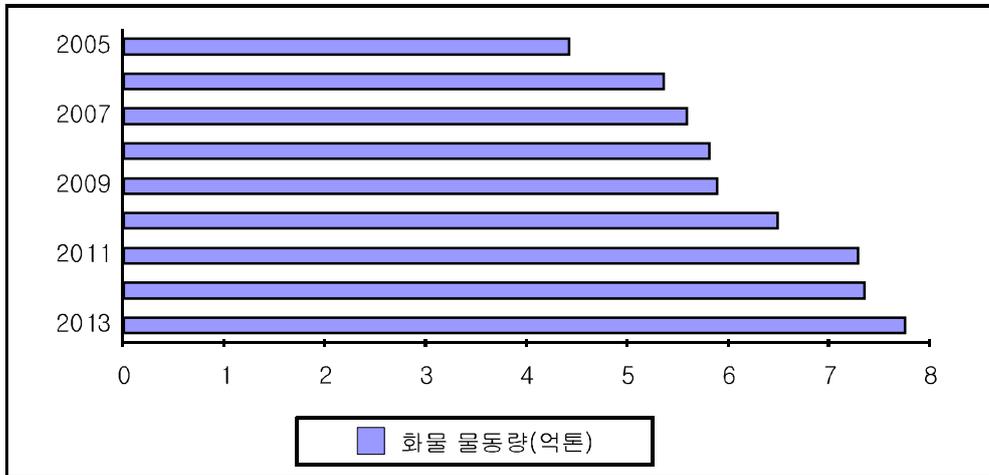
20) 長三角聯合網 : http://www.yangtze.org.cn/news/172883_17-34-87-619.htm

인구가 중국(132,802만 명)의 1%, 토지면적이 중국(9,597,000km²)의 0.06%를 차지한 상하이시는 GDP가 중국(94,000억 달러)의 3.7%를 점유하였다.

(2) 물동량

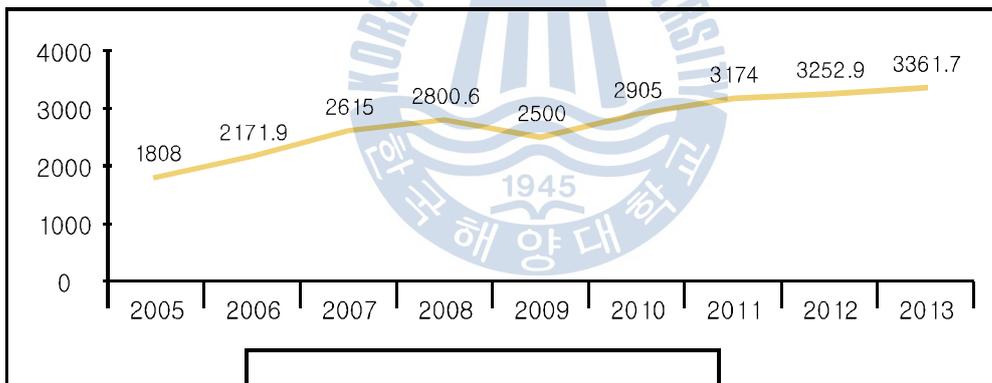
<그림 3-3>과 <그림 3-4>에서 나타난 바와 같이 2005년 상하이항의 화물 물동량은 4.43억 톤으로 처음 싱가포르항을 넘어 세계 1위 항만이 되었다. 컨테이너 물동량은 1808만 TEU이었다. 2006년 상하이항의 화물 물동량은 5.37억 톤이고 컨테이너 물동량도 2171.9만 TEU로 원래대로 세계 1위를 유지하고 있었다. 2007년 상하이항의 화물 물동량은 5.6억 톤으로 3년 동안에 연속적으로 세계 1위를 차지했고 컨테이너 물동량은 2615만 TEU로 처음 홍콩에 넘어 세계 2위자리를 차지하게 되었다. 물동량은 전년 대비 각각 4.2%, 20.4% 성장하였다. 2008년 상하이항의 화물 물동량은 5.82억 톤으로 전년 대비 3.6% 증가하여 컨테이너 물동량 2,800.6만 TEU에 달하여 전년대비 7.1% 증가하였다. 2009년 상하이항의 화물 물동량은 5.9억 톤으로 전년과 비슷한 물동량을 유지하였지만 컨테이너 물동량은 2500만 TEU였으며 전년 대비 10.7% 하락하였다. 2010년 상하이항의 화물물동량은 6.5억 톤으로 여전히 세계 1위이며 컨테이너 물동량은 2,905만 TEU로 전년 대비 16.2% 증가한 수치로서 싱가포르항에 비해서 50만 TEU가 더 많았고 처음에 세계 1위의 컨테이너 항만이 되었다. 2011년에 상하이항 화물물동량은 7.3억 톤으로 계속 증가하였고 컨테이너 물동량은 3174만 TEU로 세계에서 컨테이너 물동량이 3000만 TEU를 초과한 첫 항만이 되었다. 2012년 상하이항 화물 물동량은 7.36억 톤에 달하였고 전년대비 1.1%. 컨테이너 물동량은 3252.9만 TEU 이었고 전년 대비 2.5% 증가하였다. 2013년 상하이항 화물 물동량은 7.76억 톤이었고 전년 대비 5.5% 증가하였다. 그리고 2013년 상하이항 컨테이너 물동량은 3361.7만 TEU이었고 전년대비 3.3% 증가하였다.

<그림 3-3> 상하이항 컨테이너 화물량의 변화 추이(2005-2013)



자료: 百度百科 : <http://baike.baidu.com/view/127274.htm?fr=aladdin>

<그림 3-4> 상하이항 컨테이너 물동량의 변화 추이(2005-2013)



자료: 百度百科 : <http://baike.baidu.com/view/127274.htm?fr=aladdin>

3) 항만시설

상하이항은 현재 9개 컨테이너터미널에 39개 선석을 지니며, 총 115대의 컨테이너크레인(Container Crane:C/C)이 있고 선석 길이는 10,502m에 이른다. 상하이항의 컨테이너터미널시설의 현황은 다음 <표 3-7>과 같다.

<표 3-7> 상하이항 컨테이너터미널시설 현황

터미널	선석 (개)	면적 (만m ²)	선석 길이 (m)	수심 (m)	CY장치 능력 (TEU)	C/C (대)	CY G/C (대)	
장화빈(张华滨)	3	30	784	12.5	21,736	7	22	
군공로(军工路)	4	31	857	10.5	20,678	7	20	
보산(宝山)	3	22	640	10.5	16,628	5	14	
외고교 (外高桥)	1기	3	50	900	12	30,000	11	42
	2,3기	5	165.98	1,585	13.2	97,200	24	80
	4기	4	155	1,250	14.2	87,464	14	48
		2	8	186	8.5			
5기	4	163	1,110	12.8	98,596	16	48	
	2		190	4				
양산	1기	5	134	1,600	16	93,874	15	45
	2기	4	88.83	1,400	-	-	16	-
합계	39	847.81	10,502	-	466,176	115	271	

자료: 상하이양산심수항만 종합 서비스 네트워크, www.yangshanterminal.com
 상하이만항협회, www.shanghai.chinaports.org

4) 항만 발전과 계획

상하이항은 지속적인 항만 인프라 개발에 집중하고 있다. 그중의 양산심수항 건설 사업은 <표 3-8>에 나타난 바와 같이 총3가지 주요 사업으로 구성되어 있는데 첫 번째는 대소양산도를 중심으로 한 양산심수항건설이다. 2005년 12월 상하이 양산항 1단계 컨테이너 터미널이 개장하였다. 2단계 터미널은 2005년 3월에 착공하여 2006년 12월에 완공되었으며 컨테이너 선적길이가 1,400m이고 선석 수 4개, 연간처리능력이 250만 TEU이다. 3단계 터미널은 2008년 12월에 완공되었고 안벽길이가 2,600m이며 선석수 7개, 연 처리량이 1500만 TEU이다.²¹⁾

상하이항은 "十一五" 기간 중 양산심수항 사업 제3,4기 공사를 추진하여 10만 톤 선석 3개, 7만 톤 선석8개, 3.5만 톤 선석 2개, 1만 톤 이하 선석 8개를 건설하여

21) 같은이, "중국 상하이항과 Ningbo-저우산항 코퍼레이션 전략에 관한 연구", 중앙대학교 대학원, 2011, p.34.

2010년 컨테이너 처리 능력을 1,500만 TEU 이상으로 증설하였다. 2020년까지 소양산은 순차적으로 32개 선석을, 대양산은 20개 선석을 완공하여 총 52개 선석을 갖춘 대규모 터미널을 건설할 계획이다.

<표 3-8> 상하이 양산항 컨테이너 터미널 개발계획

구분		선석 (개)	선석길이 (m)	수심 (m)	면적 (km ²)	개장시 기	비고	
소양산	소양산 항만	1단계	5	1,600	-15	1.30	2005.12	220만 TEU
		2단계	4	1,400	-16	0.88	2006.12	250만 TEU
	소양산 중항 만	3단계	7	2,600	-16.5	5.90	2008.12	500만 TEU
	소양산 동항만		-	-	-	2.00	-	-
	소양산 서항만		10-12	4,000	-	-	2013	700만 TEU
	소계		30	10,000	-	-	2020	1,500만 TEU
	대양산	대양산 동항만		-	4,400	-	-	-
대양산 서항만		-	6,500	-	-	-	미정	
소계		2020년 이후 20개 선석 추가 개발 계획임						

자료: 상하이 항만 관리국 자료로 작성.

3. 닝보-저우산항의 현황

닝보-저우산항의 외관은 <그림 3-5>에 잘 나타나 있다.

<그림 3-5> 닝보-저우산항의 외관도



1) 닝보-저우산항의 개요

닝보항은 중국 절강성(浙江省) 동부 해안에 위치하고 베이룬(北侖), 전하이(鎮海), 따씨에(大榭), 추안산(穿山)항 등 8개 항만으로 구성되어 있는 주요한 다기능의 종합 심수항이다. 기상조건이 좋아서 연 기준 작업일 350일에 달할 뿐만 아니라 수심이 깊어 입항 항로 수심이 18.2m 이상이고 25만 톤급 선박이 쉽게 입항할 수 있다.

저우산항²²⁾은 절강성 동남부 해안에 위치하며 중국 최대의 군도인 저우산군도(舟山群島)를 활용할 수 있는 좋은 항만 건설 조건을 가지고 있다. 수심 15m 이상의 해안선이 100.2km 이고 수심 20m 이상의 심수 해안선이 103.7km이며 30만 톤급 선박이 입항할 수 있다. 저우산항은 당하이(定海), 셴자먼(沈家門), 라오탕산(老

22) 百度百科: <http://baike.baidu.com/view/2188560.htm?fr=aladdin>

唐山), 까요팅(高亭), 취산(滸山), 쓰자요(四礁), 뤼화산(綠華山), 금탕(金塘) 등 8개 항만으로 구성되어 있다.

닝보항, 저우산항은 같은 해역과 경제배후지에 위치하고 동일한 항로와 정박지를 사용하고 있지만 행정구분에 의하여 각자 발전, 건설, 운영, 관리에서 서로가 분할되어 소중한 해안선 자원의 개발이용을 최적화하지 못하게 되었다. 그래서 2006년 닝보-저우산 컨테이너부두유한회사를 설립하여 두 항만을 통합 운영하고 있으며 명칭도 "닝보항"과 "저우산항"에서 "닝보-저우산항"으로 통일하여 2006년 1월 1일부터 정식으로 사용하고 있다. 두 개 항만은 역사적으로 합병한 후에 세계의 주목을 받게 되었으며 새로운 경쟁우위로 다시 세계해운업의 경쟁에 뛰어들었다.

2) 물동량

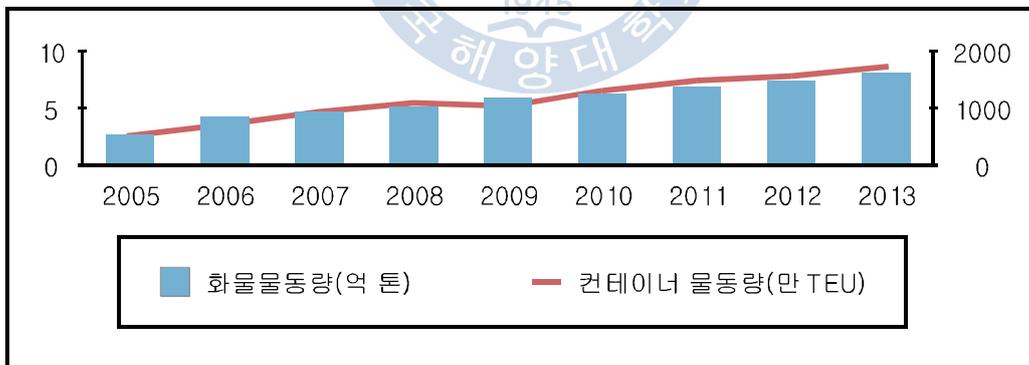
닝보-저우산항은 합병 후에 항만 물동량이 급속히 증가하였다. 2005년 두 항만의 화물 물동량은 총 2.7억 톤이었고 컨테이너 물동량은 514만 TEU이었다. 2006년 닝보-저우산항의 화물량은 4.3억 톤이고 컨테이너 물동량도 714만 TEU로 각각 전년 대비 59.2%, 38.9% 성장하여 상하이, 선전, 칭다오에 이어 중국 항만 중 4위를 기록했다. 2007년 닝보-저우산항의 화물 물동량은 4.73억 톤으로 중국 항만 2위, 세계 3위를 차지했고 컨테이너 물동량은 936만 TEU로 중국 항만 4위를 유지했다. 물동량은 전년 대비 각각 11.7%, 32.4% 성장하였다. 그리고 2008년 닝보-저우산항의 화물 물동량은 5.2억 톤으로 2007년 대비 9.9% 증가하여 컨테이너 물동량 1,093만 TEU를 보유한 중국 4개 만 TEU 급 항만 중 하나가 되었다.²³⁾ 그중에서 닝보항 화물 물동량은 3.61억 톤이고 저우산항 항은 1.59억 톤이다. 한편 2009년 닝보-저우산항 화물 물동량은 5.7억 톤으로 전년 대비 10% 증가했다. 2008년에는 금융위기의 영향으로 컨테이너 물동량은 1,043만 TEU였으며 전년 대비 4.57% 하락하였다. 그중에서 닝보항 항 화물 물동량이 3.77억 톤이고 저우산항 항이 1.93억

23) 같운이, 전게서, 2011.8, p.37

톤이다. 그리고 2010년 닝보-저우산항의 화물물동량은 6.29억 톤으로 세계 2위로 부상하였는데 그 중에서 닝보항 화물 물동량은 4.08억 톤이고 저우산항이 2.21억 톤이다. 컨테이너 물동량은 1,314.4만 TEU인데 이는 전년 대비 25.1% 증가한 수치로서 중국 국내 항만 중 3위를 차지했다. 그리고 2011년에 닝보-저우산 항 화물 물동량은 6.91억 톤으로 계속 증가하였고 컨테이너 물동량은 1468.5만 TEU 이었으며 전년대비 11.7% 증가하였다.²⁴⁾ 2012년 닝보-저우산항 화물 물동량은 7억 톤을 돌파하여 7.44억 톤에 달하였고 상하이항 화물 물동량보다 800만여 톤이 더 많은 것으로 처음 세계 1위로 부상하였으며, 컨테이너 물동량은 1617.3만 TEU 이었고 전년 대비 10.1%로 증가하였다.²⁵⁾ 그리고 2013년 닝보-저우산항 화물 물동량은 8억 톤을 넘어 8.1 억 톤에 달하였고 전년 대비가 8.8% 증가했다. 컨테이너 물동량은 1732.7만 TEU로서 전년대비 7.1% 증가하였다.

닝보-저우산항의 물동량과 컨테이너 물동량 변화는 <그림 3-6>과 같고 닝보항, 저우산항 각각의 물동량 변화는 <표 3-9>와 같다.

<그림 3-6> 닝보항 및 저우산항 물동량변화 추이(2005-2010)



자료: 닝보-저우산 항무국의 자료를 참고하여 작성.

24) 中商情報網 : http://www.askci.com/news/201202/16/134555_41.shtml

25) 遼寧省人民政府網 : http://www.ln.gov.cn/zfxx/jrln/rdxx01/201203/t20120313_830971.html

<표 3-9> 닝보항 및 저우산항의 물동량 변화

년도	닝보항				저우산항			
	활물 물동량 (억톤)	성장 률 (%)	컨테이 너 물동량 (만TEU)	성장률 (%)	활물 물동량 (억톤)	성장률 (%)	컨테이 너 물동량 (만TEU)	성장률 (%)
2005	1.80	-	514.1	-	0.89	-	6.9	-
2006	3.1	69.4	706	37.2	1.19	33.7	8.7	26.1
2007	3.45	11.7	934	11.7	1.62	36.1	10.8	24.1
2008	3.62	4.69	1083	15.8	1.59	-1.85	12.3	13.9
2009	3.83	6.07	1038.6	-4.16	1.93	12.1	7.95	-35.3
2010	4.1	6.3	1300.3	25.2	2.21	14.1	14.2	78.7
2011	4.33	5.15	1451	11.6	2.58	16.7	20.68	45.6
2012	4.53	4.5	1567	8	2.9	12.4	50.3	143.2
2013	4.96	9.5	1677.4	7	3.14	8.2	55.3	10

자료: 닝보항무국, 저우산항무국의 자료를 참고하여 작성.

3) 항만 시설

닝보-저우산항은 2010년 현재 총 선석 723개를 갖추고 있다. 그중에 닝보항은 베이룬항만, 징하이항만, 따씨에항만, 추안산항만, 닝보항만 등으로 구성되며 현재 선석은 309개를 갖추고 있다. 저우산항은 덩하이항만, 셴자면항만, 라오탕산항만, 뤼화산항만, 금탕항만, 등으로 구성되며 현재 선석은 355개 있다. 이 가운데 1만 톤 급 이상의 심수선석은 닝보항 67개, 저우산 41개 등 총 108개, 주요 부두는 닝보의 베이룬 및 저우산의 덩하이(定海)가 있으며 닝보-저우산항은 중국 국내 대형 및 초대형 심수 선석 제일 많은 항만이다.²⁶⁾ 닝보-저우산항의 컨테이너 부두시설은 닝보항 항무 그룹 주식회사, 저우산항 항무 그룹 주식회사가 담당하고 있다. 닝보항무 그룹 주식회사의 자회사인 베이룬 국제 컨테이너 부두 운영 유한회사, 닝보항길 부두 운영 유한 회사 등이 닝보-저우산항 대부분의 컨테이너 부두를 운영하고 있다. 닝보-저우산항 주요 컨테이너 부두의 시설 현황은 <표 3-10>과 같다.

26) 寧波港集團有限公司: <http://www.nbport.com.cn>

<표 3-10> Ningbo-저우산항 컨테이너 부두 시설 현황

부두구분		운영자	선석길이 (m)	선석 (개)	수심 (m)	면적 (만m ²)	Q/C (개)	접안 능력 (만톤)	비고
지역	부두								
베이룬	닝보Ⅱ	베이룬 국제 컨테이너 부두 운영 유한 회사	900	3	13.5	75.7	10	5.0	-
베이룬	닝보Ⅲ	베이룬 제2 컨테이너 부두 자 회사	1,238	4	15.0	104	16	7.0-10.0	-
추안산	닝보Ⅳ	닝보 항만 부두 운영 유한 회사4	1,400	4	17.0	90	16	10.0	-
따씨에	닝보Ⅳ	따씨에 국제 투자 부두 운영 유한 회사	1,500	4	17.5	163.5	14	10.0	-
추안산	닝보Ⅴ	닝보위안동 부두 유한회사5	1,010	3	17.0	103.4	10	10.0	-
저우산 금탕	닝보Ⅵ	저우-용주 컨테이너 부두 운영 유한 회사	1,774	5	18	238.3	16	7.0-10.0	3개 부두 개발 중
계			7,822	23	-	774.9	82	-	-

자료: Ningbo-저우산 항무국의 자료를 참고하여 작성

4) 항만발전 및 계획

Ningbo-저우산항은 6년만에 세계 제1위 항만이자 세계에서 유명한 심수항으로 발전하였다. 2009년 공포된 "닝보-저우산항의 전체 계획"²⁷⁾을 따르면, Ningbo-저우산항은 앞으로 에너지, 원자재 등 주종 화물 환적 및 컨테이너 운송을 위주로 점차 선진 시설을 갖추고 현대화, 종합화된 항만으로 점차적으로 발전할 것이다. 이 계획에 따르면 Ningbo-저우산항은 각기 명확한 기능을 지닌 19개 항만으로 나뉜다. 경제 위치에 대처하기 위하여 2010년에 자싱(嘉興), 온주(溫州), 태주(台州)등 항만과 합

27) "寧波-舟山港總體規劃"은 2009년 3월 30일부터 시행되었다. 이 계획은 Ningbo-저우산항 미래의 증-장기 발전, 건설 및 항만 개발 등 관한 내용을 포함하고 있다.

작 계약을 맺어 항만 제휴로 자싱 (嘉興) , 태주 (台州) 등 지역의 컨테이너 접속 운송능력이 대폭 증가했다. 그리고 Ningbo-Zhoushan항은 적극적으로 절강성내외의 복지도시에서 “무수항(无水港)”을 건설하여 계속 항만 경쟁력을 강화하였다.²⁸⁾

그리고 2020년 Ningbo-Zhoushan항의 화물 처리량은 8.9억 톤에 달할 전망이고 컨테이너 처리량은 3000만 TEU에 달할 전망이다. 그중에서 Ningbo항역은 화물 물동량 4.7억 톤, 컨테이너 처리량 2050만 TEU를 차지할 것으로 예상되며, Zhoushan 항역은 화물 물동량 4.2억 톤, 컨테이너 처리량 950만 TEU를 달성할 것으로 보인다.

4. 쑤저우항의 현황

쑤저우항의 외관은 <그림 3-7>에 잘 나타나 있다.

<그림 3-7> 쑤저우항 외관도



1) 쑤저우항 개요

쑤저우항은 장강 입해구의 인후지대에 위치하고 있으며 뒤로는 경제발달의 쑤(蘇), 석(錫), 상(常)지역과 근접하고, 동남으로는 상하이와 인접하며 국가 일류개방

28) 道客巴巴 : <http://www.doc88.com/p-5347301208249.html>

항만인 장가강항만, 상숙항만과 태창항만 등 3개 항과 결합하여 신흥항만을 조성하였다. 원래의 3개 항만이 상응하여 쑤저우항, 장가강(張家港)항만, 상숙항(常熟)항만과 태창(太倉)항만으로 되어 있다.

쑤저우항은 국가연해의 주요한 항만이며, 국가대외개발 중의 하나이다. 쑤저우항의 지리적 위치가 우월하며 2002년 항만 합병 후 발전속도를 가속화 하였다. 원래 3개 항만이 각자 특성대로 발전하는데서 출발해서 "쑤저우항"으로 통일하고 대외에 대대적으로 선전하여 인지도와 영향력을 증가하였다. 각 항만구역이 각자의 장점을 발휘하여 겹치지 않고 각자의 장점 항목에서 발전하여 선명한 집합적 효율을 거두었다.

쑤저우항은 상하이국제항만운송센터 컨테이너중추항만의 주요한 구성부분이며, 장쑤성의 주요한 컨테이너간선항만 중의 하나이며, 장강삼각주 대외개방의 중요한 근거이며 장강 중상유지역과 서부대개발의 중요한 플랫폼이다. 강.해.하연운, 내외 무역물류운송, 화물하역등 다양한 종합적인 공항만이다.

한편 장가강항은 1968년부터 건설되었으며, 1982년에 외지선박에 대해 개방하기 시작하였다. 항만개설이후 국제 컨테이너 항로를 여러 갈래 개설하였다. 상하이와 홍콩을 지나서 접속하여 세계의 100여개 항만과 물류운송업무적 거래를 하고 있다.

상숙항은 1992년 8월에 건설되어 1996년에 중국 국무원의 허락을 받아 외지선박에 대해 개방하게 되었다. 국가 일류개방항만에 속하며 현재 개통된 내외무역항선은 여러 국가와 지역의 항만과 통상통항을 실현하였다.

태창항²⁹⁾은 1992년에 건설되었다. 1997년 10월에 중국 국무원은 특별히 태창항만을 중점적으로 성급 개발구역으로 구분하였다. 1999년 9월에 국가관세청에서는 태창항을 컨테이너접속항으로 임명하였다. 현재 개통된 내외무역항로는 세계각지

29) 中國港口 : <http://www.port.org.cn/info/200806/109620.htm>

및 국내의 연해, 장강연안, 징항운하(京杭運河) 등 항만을 통하고 있다.

2) 물동량

쑤저우항은 3개 항만 합병 이후, 항만 효율성이 점차 높아졌다. 2005년 화물 물동량은 1억 톤을 돌파한 후 2006년 화물물동량은 재차 증가하여 1.508톤에 달하였고 전년대비 26.56% 증가하였으며 연속적으로 장쑤성 1위를 차지하였으며 컨테이너 물동량은 124.16만 TEU로 처음 100만 TEU를 돌파하고 남경항을 넘어 장쑤성 2위가 되었다. 2007년 쑤저우항의 화물 물동량은 1.84억 톤이었고 2006년보다 21.8% 증가하였으며; 컨테이너 물동량은 189.5만 TEU에 달하여 전년대비 52.5% 증가하였다. 하지만 화물 종류가 여전히 석탄, 금속광석, 철강 등을 위주로 하였다.³⁰⁾ 2008년 쑤저우항 화물 물동량은 2.07억 톤에 달하였고 전년대비 12.8% 증가하였으며, 컨테이너 물동량은 256.96만 TEU이었고 전년대비 35.58% 증가하였다.³¹⁾ 2009년 쑤저우항 화물 물동량은 2.46억 톤이 되었고 전년대비 18.8% 증가하였으며, 컨테이너 물동량은 271.8만 TEU에 달하였고 전년대비 5.7%로 증가추세를 유지하였다. 2010년 쑤저우항은 성공적으로 3억 톤을 돌파하여 3.3억 톤에 달하였고 전년대비 33.5% 증가하였으며 컨테이너 물동량은 364.4만 TEU에 달하였고 전년대비 34.1% 증가하였다. 이로써 쑤저우항은 처음에 중국 10대 항만에서 6위 자리를 획득하였다.³²⁾ 2011년 쑤저우항은 화물 물동량이 3.8억 톤을 완성하였고 전년대비 15.6%로 칭다오항(3.7억 톤)을 초과하여 중국 10대 항만 중에서 순위가 올라가고 5위를 차지하게 되었다. 컨테이너 물동량은 470만 TEU이었다. 2012년 쑤저우항 화물 물동량은 4.28억 톤을 완성하였고 전년대비 12% 증가하였고 컨테이너 물동량은 586만 TEU에 달하였다.³³⁾ <그림 3-8>은 쑤저우항의 2005년-2012년 물

30) 中國港口 : <http://www.port.org.cn/info/200802/103863.htm>

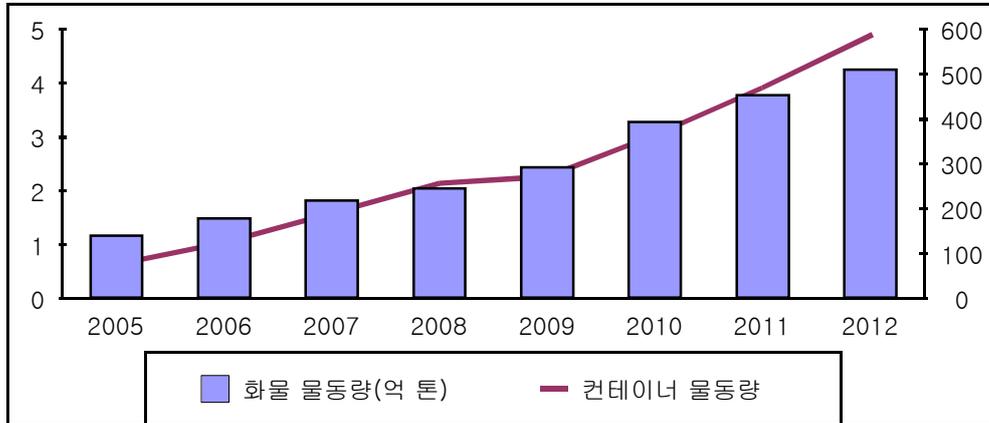
31) 新浪財經 : <http://finance.sina.com.cn/roll/20090114/11112627315.shtml>

32) 中新網 : <http://www.chinanews.com/cj/2011/01-16/2791174.shtml>

33) 中國物流與採購網 : <http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/201303/20/215666.shtml>

동량의 변화추이를 나타내고 있다.

<그림 3-8> 쑤저우항의 물동량변화추이(2005-2012)



자료: 쑤저우성 교통운수부의 수치를 참조하여 작성함.

3) 항만 시설

중국 국무원과 교통부의 "장강삼각주지역항만 분포계획³⁴⁾"에 따르면 태창항은 상하이 국제항운센터의 중요한 구성부문이며 "중심두익(中心兩翼)"형 조합항만이며 장쑤성 쪽의 컨테이너간선향만이다. 지금까지 태창항은 장강해안선 8,466m를 사용하고 있고 계획한 해안선의 35.7%를 차지하며, 이것은 도시 전체해안선의 21.8%를 차지한다. 지속적으로 생산적 정박위치 18개를 건립하였고 그 가운데서 10,000 톤급 이상의 정박위치 7개를 건설하였다. 그 외에도 컨테이너, 잡화 퇴적장을 20만m² 건설하였고, 컨테이너 조립분해 창고면적은 2700m², 저장창고면적은 2만m² 건설하고, 지금까지 국제국내항로는 16개 개통하였다. <표 3-11>은 쑤저우항 각 항만구역의 시설 현황을 나타내고 있다.

34) 百度百科 : <http://baike.baidu.com/view/890254.htm?fr=aladdin>

<표 3-11> 쑤저우항 각 항만 구역의 시설 현황

항목(단위 개)	합계	상속항	장가강항	태창항
부두정박위치	223	27	146	50
만 톤급이상	107	15	63	29
공공성부두	102	9	53	40
컨테이너 부두	19	3	4	12

4) 항만발전 및 계획

최근 “쑤저우 항만 전체 계획 (2013-2030)³⁵⁾”이 시교통운송부문과 성정부의 통과를 거쳤다. 쑤저우항만이 성립한 후 첫 총체적 규정으로써 진일보된 쑤저우항만 기능정의 및 각 항만 구역의 분포를 명확히 하였다. 이에 따르면 작년 쑤저우항만 물동량이 4.27억 톤이고 금년 항만 물동량이 4.6억 톤에 도달할 예정이다. 총체적 규정에 의하면 2020년과 2030년엔 쑤저우항만 물동량은 6억 톤과 7.5억 톤 규모에 도달할 것이다.

“쑤저우항만 전체 계획(2013-2030)”이 명확히 쑤저우항만의 역할은 중국 연해주요항만과 종합 운수 체계의 중요 중추이고 상하이국제 해상운송센터의 중요한 구성부분이자 컨테이너의 간선�항만이다. 그리고 또 장강삼각주 및 장강연해지구 경제사회 발전과 대외개방의 중요 중심이고 그것도 장쑤성 쑤저우시 경제 사회 발전을 촉진하고 연강산업배치의 중요한 역할을 담당하는 것이다. 쑤저우항은 컨테이너, 에너지와 원재료 운송을 중심으로 하역창고 저장, 중계교체, 운수임시항만산업기능을 실현하게끔 만들고, 합리적 배치, 선진적 설비, 완벽한 기능과 안전하여 친환경적인 현대화종합항만으로 발전하였다. 총체적 계획에 따르면 쑤저우항의 항만해안선 86.9 km 이고 그중에서 심수안선 83.7km이며 장가항, 상수, 태창 3개 항만 구역으로 나누고 한 개 항만 세 개 구역, 14개 작업구역의 총체적 구성으로 구획할 예정이다.

35) 中國水運網 : <http://www.zgsyb.com/html/economy/2013/12/7765578620115.html>

제4장 장강삼각주 3대 항만의 코퍼티션 추진 전략

제1절 장강삼각주 지역 3대 항만의 SWOT분석

1. 상하이항의 SWOT분석

1) 강점(Strength)

(1) 양산 터미널의 건설

양산 컨테이너 터미널 안벽수심이 -16m에 달하여, 대형선박이 기항할 수 있다. 상하이는 깊은 수심 항만이 됨으로 조수간만이나 흘수조정 없이 8,000TEU급 이상 초대형선박의 기항이 가능해 졌다. 그동안 상하이는 수심이 얕아 대형선박의 접안이 어려웠으나 양산항 건설을 통해 수심문제와 향후 초대형선박 투입에 따른 문제를 동시에 해결할 수 있게 되었다. 또한 선박의 출입항 시간이 크게 단축되었다.

양산터미널 개장으로 초대형선박의 입출항이 자유로워졌고, 50개 선석이라는 대단위 터미널이 개발되면서 많은 선박들이 정박할 수 있어 상하이는 동북아 환적 시장에서 새로운 경쟁자로 참여할 수 있게 되었다. 그리고 상하이는 환적화물에 대하여 인센티브를 제공하기 때문에 가격경쟁력을 갖게 되었다. 양산항 1단계 운영사인 상하이성동국제컨테이너유한회사(上海盛東國際集裝箱有線公司)는 환적화물에 대하여 50% 비용을 할인해 주는 한편 국제환적에 대해서는 추가로 30%~40%를 할인해 주는 등 상하이로 선사와 화물을 집중시키려는 전략을 구사하고 있다.³⁶⁾

2) 중국 정부의 적극적인 지원정책

중국 정부는 절강성 소속 Ningbo항의 강력한 반발에도 불구하고 양산항의 건설을 허락하였다. 교통부는 중국연해항만발전전략(全國沿海港口發展戰略)을 수립하여,

36) 류닝, "중국 상하이의 항만경쟁력 강화방안에 관한 연구", 동의대학교 대학원, 2013, p.72.

중국연안항만은 대련, 천진, 칭다오를 중심으로 한 환발해만항만군(环渤海湾港口群), 상하이를 중심으로 한 장강삼각주 항만군, 선진항과 홍콩항이 중심으로의 주 장삼각주(珠江三角洲) 항만군으로 나눈다. 이들 항만군은 상하이 중심의 물류체계 구축에 힘을 더해주고 있다. 그리고 중국정부는 동 전략에 입각하여 상하이 배후 지역에 중화학공업, 첨단산업을 집중 유치함으로써 장강삼각주 산업 클러스터(Cluster)로 육성할 방침을 수행하고 있다.

3) 우월한 지리적-경제적 위치

상하이는 중국의 중심을 지니는 장강유역을 배후로 중국경제 성장의 중심에 있으며, 동부 연해 지역의 대표적인 도시이며 아시아의 무역, 정보, 금융과 물류거점이다. 상하이는 지난 10년 동안 GDP 연 평균12% 성장률을 나타내 향후 15년 내에 홍콩의 GDP를 상회할 것으로 예상하고 있다. 상하이는 중국의 중부내륙 및 북부지역의 관문이자 물류거점으로서 뿐만 아니라 글로벌 기업들의 물류거점으로 각광 받고 있다.

2) 약점(Weakness)

(1) 불리한 자연조건

상하이항은 장강삼각주 및 장강 유역 사회 경제 발전에게 가장 큰 영향을 미치는 주요 입해구에 위치하고 있다. 장강에서 흘러나오는 황토 흙으로 인해 지속적인 수심확보에 어려움이 있다. 낮은 수심 때문에 발생하는 여러 문제를 해결하기 위해 상하이시는 "장강준설계획(長江口增深航路計畫)"을 실시하였다. 2010년 3월에 끝나는 3단계 공사로 수심 12.5m까지 확보하였지만 요구되는 10,000 TEU 이상 대형선박의 입항은 불가능하여 상하이항의 발전을 제약하고 있다.³⁷⁾

37) 한철환, "상하이 양산항과 신항(Busan New Port)의 경쟁력 분석", 「한국항만경제학회지」, 2010, 제22집 1호, p.42.

(2) 비교적 높은 종합물류 비용과 효율적인 물류정보플랫폼의 부족

항만 물류업체는 전면적인 제어와 장기 계획이 결여되고 중복 건설의 문제가 존재하고 물류자원의 낭비를 초래한다. 동시에 운영방식과 관리 패턴의 불균형은 물류운영에서 일환이 많고 회전이 늦고 효율이 낮고 비용이 높은 현상을 가져왔다. 그리고 하드웨어 방면에서 항만정보화 설비의 수준이 들쭉날쭉하고 즉시 정보를 제공할 수 있는 능력이 부족하다. 소프트웨어 방면에서 관리의 수준과 종업원의 자질을 향상 시킬 필요가 있다.

3) 기회(Opportunity)

(1) 배후지역 경제의 급속 발전

중국, 특히 장강삼각주의 경제무역의 급속한 발전은 상하이 건설발전에 큰 영향을 주고 있다. 세계은행의 예측에 따르면 2020년 중국의 무역액은 세계총량의 10%에 도달하고 2040년 중국과 일본의 GDP는 미국을 초과할 수 있을 것이라 기대하고 있다. 해운화물량이 급증함에 따라 물동량도 폭증하게 될 것으로 판단된다. 장강삼각주지역은 급속한 발전을 거듭하고 있는 중국 경제지역으로 제조업체의 발전수준은 중국에서 가장 높은 편이다.

(2) 양산 심수항 건설

상하이항의 컨테이너터미널 시설로는 질적, 양적, 차원에서 수요를 충족시킬 수 없기 때문에 중국 정부는 항로 수심 문제를 해결하기 위한 양산심수항을 개발하고 있다. 이 프로젝트는 2002년 5월 국무원의 공식결정에 따라 그 해 7월 말 착공되어 오는 2020년까지 소양산에 30개 선석을 개발, 이후 수급상황에 따라 대양산에 20개 선석을 추가로 준설함으로써 총 50개 선석(부두길이 20km, 수심 15.5m)을 건설할 계획이다. 이 개발 사업이 완료되면 연간 2,500만 TEU의 컨테이너를 처리할 수 있는 세계 최대 규모를 갖추게 된다.³⁸⁾

38) 한철환, 전게서, p.43.

4) 위협(Threats)

(1) 항만경쟁의 심화

항만경쟁 측면에서 볼 때 상하이 중심의 환적체계 구축은 화북지역 항만에는 국제서비스 유치에 장애요인으로 작용할 수 있고, 화동 및 장강내륙 지역 항만의 화물감소를 초래할 수 있어 이 항만들의 심화 반발을 야기할 가능성도 배제할 수 없다. 국제적인 측면에서는 상하이항과 지리적 위치가 가까운 가오슝항과 부산항의 항만 조건 및 관리 효율이 현재 상하이보다 우월하다. 그리고 두 항만은 중국 내륙의 컨테이너 화물원을 경쟁의 중점으로 간주하고 있으며 장강삼각주 및 장강유역의 원양화물 환적을 다양한 방법을 통해 끌어들이고 있다.³⁹⁾

(2) 교섭력의 약화

한편, 상하이와 경쟁관계에 있는 국제 항만간의 중심항을 둘러싼 경쟁이 심화되고 있으며, 경쟁력을 확보하기 위해 지속적인 항만개발을 추진하고 있다. 또한 경쟁항만들은 화물량을 확보하기 위한 전략방안의 하나로 선사를 유치하기 위하여 적극적인 마케팅 활동을 전개하고 있다. 그리고 선사 M&A에 의한 거대선사가 등장함에 따라 교섭력이 약화되고 있다.

<표 4-1>은 상하이항의 SWOT분석 결과를 나타내고 있다.

39) 같운이, 전게서, 2011.8, p.61.

<표 4-1> 상하이항의 SWOT분석

강점(Strength)	약점(Weakness)
-양산 터미널의 건설 -중국의 적극적인 정부정책을 지원 - 중국 경제 성장의 중심에 위치	-불리한 자연조건 -비교적 높은 종합물류 비용과 효율적인 물류정보플랫폼의 부족
기회(Opportunity)	위협(Threats)
-배후지역 경제의 급속 발전 -양산심수항의 건설	-항만 간 경쟁의 심화 -교섭력 약화

2. Ningbo-저우산항의 SWOT 분석

1) 강점

(1) 천연적인 위치 및 깊은 수심

Ningbo-저우산항은 장강 황금수로와 중국 대륙의 남북을 잇는 'T자'형 구조에 위치하고 있어 국제기강항로와 근접된다. 그리고 저우산군도(舟山群島)가 천연방파제 역할을 해주어 Ningbo-저우산항의 작업 가능 일수는 350일 이상이나 된다. 선박의 대형화 추세에 의해 인프라를 잘 갖추어도 수심이 낮으면 대형선박이 기피하기 때문에 '수심'은 항만 경쟁력의 핵심이라고 할 수 있다. Ningbo항과 저우산항은 중국 심수해안선 자원이 제일 풍부한 지역에 위치하고 있다. Ningbo항의 입항 항로는 수심이 18.2m 이상, 25만 톤급 이하의 선박이 자유롭게 항로를 출입할 수 있고 25만에서 30만 톤급인 초대형 선박이 밀물 때 입항할 수 있다. 중국 최대한 군도-저우산 군도에 의지하고 있는 저우산항은 세계에 희귀한 항만 건설 조건을 갖고 있고 수심이 15m이상의 해안선이 200.7km에 달하고 수심이 20m 이상의 해안선은 103.7km에 달하며 항만 구역을 지나는 국제 항로에서 30만톤급 이상의 초대형 선

박이 통행할 수 있다.

(2) 비교적 보완된 컨테이너 운송 시스템⁴⁰⁾

닝보-저우산항은 이미 기본적으로 고속도로, 철도, 항공 및 수로 접속운송등 전방면 입체적 컨테이너 운송망을 형성하였다. 도로운송은 호항용(滬杭甬)⁴¹⁾고속도로, 용태온⁴²⁾(甬台溫) 고속, 용금고속을 통해 중국 도로 운송망과 이어졌으며 철도운송,닝보-저우산항은 정식으로 "해상,철도 복합운송"컨테이너 업무를 접수하였고 내륙 도시는 철도를 통하여 닝보-저우산항에서 중계무역을 진행하는 것이 아주 편리하다. 항공운송, 항공건설의 효능이 뚜렷하고 이미 여러 항로의 국내외 대도시의 정기항로를 개통하였다. 수로운송, 항로는 이미 북으로 대련, 잉커우까지 남으로 광주 등 연해 및 장강유역의 주요항만을 포함하였다.

(3) 발달한 배후지 경제

닝보·저우산항은 상하이, 항저우, 닝보 등 대중형 도시에 의존하고 있으며 항만이 지향하고 있는 장강삼각주와 장강유역 등 배후지는 중국 경제 가장 발달하고 활발한 지역 중의 하나이다. 2013년 장강삼각주의 GDP는 97760억 위안으로 중국의 17.2%를 차지하고 고정자산 투자는 4억 위안을 돌파하여 47198억 위안에 달하였다.⁴³⁾ 배후지 경제의 발달로 물류수요의 규모가 커지고 있을 뿐만 아니라 생산된 화물들이 컨테이너 운수에 적합하여 닝보·저우산항 컨테이너 운수의 발전에 충족한 화물공급원 역할을 해주고 있다.

(4) 풍부한 해안선자원 및 다양한 항로

닝보-저우산항의 서쪽에는 1547km나 되는 긴 대륙해안선과 3203km되는 도서해안

40) 舟山港航網 : <http://www.zsport.com.cn/news/0cde430c-9b34-4e52-a9c9-cace0499bddd.html>

41) "滬"는 "상하이"의 별칭이고 "杭"는 "항주"의 별칭이며 "甬"은 닝보의 별칭이다.

42) "甬"은 "台州"의 별칭이고 "溫"은 "溫州"의 별칭이다.

43) 新華網 : <http://news.hexun.com/2014-02-13/162123870.html?from=rss>

선으로 부두의 개발이 가능하다. 또한 자연준설로 깊은 수심을 유지할 수 있어서 국제적 심수항 클러스터를 건설하기 좋은 지역이다. 그리고 퇴적 상태가 경미하여 정박할 수 있는 수역이 광활하다. 또한 항만이 소속된 해역 내에서는 항로가 중형 교차로 펼쳐져 있고 터미널 건설의 적절한 조건을 갖추었다고 할 수 있다. 현재 Ningbo·저우산항은 100여개의 나라 및 지역의 600여개의 항만과 통항을 하고 있고 210개의 항로가 있어 월평균 운항편이 900개를 넘었으며 전 세계에서 빠른 발전을 보이는 항만 중의 하나가 되었다.

2) 약점

(1) 모순된 구조 및 낙후된 관리체제

Ningbo·저우산항의 각 부두에 대한 통일화된 전문적 운영 패러다임이 아직 형성되지 못했다. 이에 따른 다중관리와 중복건설 등의 현상이 나타나고 있으며 Ningbo·저우산항이 이미 상당한 규모의 인프라시설을 갖추어져도 불구하고 부두 종합 능력이 부족하다. 이는 중복건설과 맹목적인 개발로 야기된 것이다. 다시 말하면 항만의 조직구조 및 관리체제의 문제로 관리의 통일화 및 효율성을 떨어뜨렸다. 양적인 성장은 급속하였지만 질적인 성장은 빠른 배후지의 경제발전보다 뒤쳐져 있다. 종합항만의 우위를 충분히 발휘하지 못하였으며 항만 시설을 비롯한 인프라투자의 수익률이 낮다고 볼 수 있다.

(2) 항만 해안선의 분포 불균형 및 낮은 이용률

Ningbo항 해역에서 개발할 수 있는 해안선 지역은 부두발전에 지탱해줄 수 있는 후방 토지자원의 확보에 어려움이 있어 개발에 지장을 주고 있다. 저우산항 해역은 도서 해안선의 자연적인 조건 때문에 해안선의 활용에 있어서 어려움이 있다. 또한 Ningbo·저우산항은 풍부한 해안선 자원을 가지고 있지만 충분히 효율적으로 활용하지 못하고 있다. Ningbo항의 해안선은 주로 대륙해안선으로 구성되어 있어 각

부두 해안선의 기능이 뒤섞여 있으며 구분이 명확하지 않다. 저우산항의 해안선은 도서 해안선이라는 특성 때문에 분산되어 있으며 활용률이 낮다.

3) 기회

(1) '상하이 국제항운센터(上海國際港運中心)'의 건설과 상하이 양산항의 개장

2009년 3월에 국무원 상무회의(國務院常務會議)에서 중국 정부는 2020년까지 상하이를 국제항운중심으로 건설할 것을 제기하였다. 이 계획에 의하면 상하이와 홍콩 두 지역의 장점을 상호보완하고 전략적인 협력을 강화하고자 한다. 그 결과 상하이의 비교우위와 시범 건인역할을 충분히 발휘하면 상하이와 장강삼각주지역 및 국내 기타 중심도시의 상호협조가 강화될 것이다. 상하이 양산항의 개장으로 Ningbo-저우산항에 경쟁을 가져왔지만 선박의 운항 노선이 '강(江)에서 해(海)로 변경되면 강해간선(江海幹線)운수가 내하수운을 대체하는 것이 필연적인 수단이 될 것이다. 이로 인하여 상하이는 기회를 제공해 주었다.

(2) 항저우만대교(杭州灣大橋)의 개통

항저우만대교의 개통으로 Ningbo·저우산항의 위치프리미엄을 향상되었으며 'Ningbo-상하이-항조우'로 구성된 새로운 삼각지역이 형성되었다. 이로 인하여 Ningbo는 '기종점'적인 도시에서 '경과'구역의 중심도시로 변화하여 항조우만 남북안 화물 운수의 양과 운수경로 방향의 변화에 영향을 미쳤고 Ningbo·저우산항 항만 배후지의 발전 공간이 넓어졌다.

4) 위협

(1) 주변 항만과의 경쟁 및 배후지의 한계성

Ningbo-저우산항의 화물과 컨테이너 공급원이 주로 절강성, 상하이 및 장쑤성(江西), 후난성(湖南), 안휘(安徽) 등 지역이다. 지리적인 측면에서 봤을 때 Ningbo·저우

산항이 상하이항과 가까운 위치에 있어서 상하이항의 신행인 양산항의 개발로 화물 및 컨테이너 쟁탈의 경쟁이 더욱 치열해져 불가피하게 새로운 화물발생지 개척의 걸림돌이 된다. 그리고 Ningbo항 85%의 컨테이너 화물은 저장성에서 발생된 것이며 해당지역인배후지 컨테이너의 발굴이 이미 높은 수준에 있어서 잔여 발전공간이 부족하다. 항만의 발전은 배후지 컨테이너 물량의 부족으로 제한받고 있다. 배후 공업단지, 또는 제조업단지의 확장 측면에서는 서부지역의 경제발전이 상대적으로 낙후되기때문에 아직까지 무역액이 낮다. 또한 국내의 물류시스템과 국제 물류시스템간의운영수단의 차이가 존재하기 때문에 화물운송 중에서 많은 시간과 비용이 소비되는 문제도 있다.

(2) 상하이항 쪽으로 기울여 있는 중국 국가정책

국가정책차원에서 봤을 때 중국 정부는 상하이항을 중점적으로 발전시키고 있고 국가적인 지원도 상하이항에 기울어져 있다. Ningbo항은 Hub-Port로서 우수한 요건을 갖추고 있으나, 실제로 중국 정부는 Ningbo·저우산항이 아닌 상하이항을 육성시키려는 계획을 진행 중이다. '창장구중심계획'에서도 Ningbo·저우산항은 자체 컨테이너항만이 아닌 산업항으로 육성할 계획이며 상하이항의 기능을 지원하는 역할이다. 따라서 정부의 육성정책의 초점이 상하이항에 맞추어져 있다고 볼 수 있다.

<표 4-2>는 Ningbo-저우산항의 SWOT분석결과를 나타내고 있다.

<표 4-2> Ningbo-저우산항 SWOT분석

강점	약점
-천연적인 위치 및 깊은 수심 -비교적 보완한 컨테이너 운송 시스템 -발달된 배후지 경제 -풍부한 해안선자원 및 다양한 항로	-모순된 구조 및 낙후된 관리체제 -항만 해안선의 분포 불균형 및 낮은 이용률
기회	위협
-‘상하이 국제항운센터(上海國際港運中心)’의 건설과 상하이 양산항의 개장 -항저우만대교(杭州灣大橋)의 개통	-주변 항만과의 경쟁 및 현유 배후지의 한계성 -상하이항 쪽으로 기울어 있는 중국 국가정책

4. 쑤저우항의 SWOT분석

1) 강점

(1) 발달한 내륙 교통 네트워크

쑤저우항은 교통 운송 시스템 발달하다. 도로 방면을 살펴보면 상하이-남경, 쑤저우-가흥-항주, 쑤저우-상하이, 쑤저우-쿤산-태창 등의 고속도로로 인해 상하이시, 남경시, 항주 등 주변 도시와 연결되어 있다. 수로 운송 부문에서는 경항대운하(京杭大運河), 쑤저우-상하이 내하 항선, 쑤저우-상하이 외항선 등의 항로가 장강삼각주의 내하 수운망과 연계되었다. 철도 부문에서는 상하이-남경 행 철도 간선으로 중국 철도망과 연결된다.

(2) 지리적으로 우월한 요충위치

쑤저우항은 장강입해구의 요충지라는 지리적으로 우월한 위치를 점하고 있다. 쑤저우항만은 장강 해구의 요로지역에 위치하여 "하항이기도 하고 해항이기도 하다"로 접속항의 우위는 점점 나타나고 있다. 일본과 한국을 바다로 맞서고 대만과의

거리는 적합하며 해운 산업의 발전조건을 갖추고 컨테이너 생산량 집결지역을 기초로 하여 장강삼각주 지역의 컨테이너운송에서 일정한 우위를 갖춰 내하운송 발전 잠재력이 거대하다.⁴⁴⁾

(3) 우월한 항만 건설 조건

쑤저우항은 139.9km의 해안선을 보유하고 있고 그 중 상속항은 37.5km, 장가강항은 63.6km이다. 현재 개발된 안벽은 총 53.3km로 태창항 20.2km, 상속항 8.5km, 장가강항 24.6km이다. 쑤저우항의 중심항만은 태창항으로 수심조건이 가장 양호하여 대형 컨테이너 선박의 출입이 가능하다는 특징이 있다.

2011년에 쑤저우항은 장강에 있는 항만 해안선이 60km를 개발하여 각 종류의 생산적 정박 위치 223개를 건설하였고 그중에 만톤급 이상의 수량은 106개, 이로써 한 해 동안 물동량이 2.1억톤에 달할 수 있는 능력을 형성하였다. 2012까지 쑤저우항은 이미 세계 100여 국가와 지역적인 항만 400여과 통상통항을 실현하였다.⁴⁵⁾

2) 약점

(1) 전통적인 관리체제의 제약

전통적인 관리체제는 제약적으로 전통적인분할관리 체제적 안배를 진행하여 물류의 많은 활동이 분할되어 부동한 부문에 안배된다. 예를 들면, 교통운수, 우편통신, 대외무역 등이다. 각자 독립적으로 발전하기에 물류자원이 분산되어 있으며 정보시스템이 자체적 체계를 이루었다. 운수업만하여도 철도부문, 교통부문 등 여러개 부문과 연결되어있지만 부문사이에 효과적인 협력이 부족하다. 운송과정에서 각 운송방식사이에 전달하여 운송하는 과정이 소비하는 시간과 성분이 아주 큰것이 물류과정의 함정으로 되었다. 이러한 것은 현대물류발전이념과 모순이 생기며 현재의 물류자원의 정합에 아주 큰 어려움을 주었다. 이로부터 전통적인 관리체계

44) 劉大健, "基於SWOT分析的蘇州物流業發展戰略研究", 蘇州工業職業技術學院, 2009.4. 第201期

45) 維基百科 : <http://zh.wikipedia.org/wiki/苏州港>

는 엄중한계 물류산업의 가속발전을 방해하고 있다.⁴⁶⁾

(2) 전문적인 인재 부족

현대물류연구는 상대적으로 낙후하고 전문적인유통에 종사하는 인재가 부족하다. 비록 현재의 물류는 아주 유행을 타고 있지만 사람들이 현재물류에 대한 인식은 아주 미흡하다. 쭈저우의 물류 종사 직원들이 초보적인 규모는 형성하고 있지만 대부분은 관리, 공정, 교통운송 등 부문에서 직업을 바꿔서 유통에 종사하게 된 것이므로 전문적인 유통관련 인재의 육성이 시급하다.

(3) 물류업의 소규모와 저 서비스 수준

2004년 연말까지 전시의 물류기업은 2.7만 개였으며 도로운송서비스업체는 974개이고 운행차량 6만대를 가지고 있으며 그 무게는 총 20.7만 톤이고 수량이 비록 적지만 전체적으로“ 소량(小), 낮고(低), 흩어지고(散), 약한(弱)”상태에 머물고 있다.

첫째, 규모가 크지 않고, 쭈저우시 물류기업의 평균 보유하고 있는 차량이 3대도 안되며, 화물차는 소형 차를 위주로 하고, 컨테이너 차량이 적고, 냉장 차량 등 전용 차량이 아주 적다. 또한 매개 차량의 평균 운송량은 3.4 톤밖에 안된다.

둘째, 전시에 등기된 이름 가운데서 물류를 포함하고 있는 기업은 323개이고, 운송, 저장창고, 배송, 대리 화물운수, 유통가공, 물류정보서비스 등을 주요업무로 하고 있는 업체는 각각 553개, 162개, 49개, 427개, 600개와 15개 업체가 있으며 60%이상의 기업은 저장창고, 운송과 대리 화물운수를 주요 업무로 영업을 하고 있다. 배송, 물류정보 서비스업무 등 신흥유통경로에 종사하고 있는 업체는 총업체에서 차지하는 비중은 3.5%이다. 진짜 물류기업에 일체화서비스를 제공해줄 수 있는 유통기업은 아직까지 존재하지 않는다.

46) 周琴-沈演安, "長江三角洲區域港口錯位發展與港口資源整合研究", 寧波大學 商學院, 寧波大學學報 (人文科學版) 第24卷 第二期, 2011.3.

3) 기회

(1) 상하이 국제운송센터 건설의 필수적인 조건

쑤저우항은 상하이 국제 운송 센터를 설립할 수 있는 것은 그의 종합적 조건과 실력에 필수적인 조건이다. 상하이 항만의 항만시설과 자연 조건은 국내에서 제일 좋은 것이 아니지만 항만 자연조건 이외에 운송 센터는 거대한 물동량과 큰 경제복지와 큰 도시의 도움 등 조건이 필요하다. 위의 어느 한 가지 조건을 막론하고 상하이항은 국제운송센터로 될 수 있는 조건을 갖추어야 된다. 하지만 자연조건의 부족점은 쑤저우항의 협조에 의하여 개선될 수 있다.

(2) 경제 발전에 따fms 무역 시장수요가 증대

2013년 쑤저우시는 일반적 무역 수출입액은 842.6억 USD를 달성하였고 전년 대비 8.6% 증가하였다. 이로써 쑤저우시 전체 증가폭보다 7.5% 높고 전체의 점유비율이 27.2%로 증가하게 되었다. 그중에 미국에 470.9 USD가 수출되어 전년 대비 6.6% 증가하였고 371.7 USD가 수입되어 전년 대비 11.2% 증가하였다.

2013년 쑤저우시 제품 수출은 40.9%를 유럽으로 수출되었다. 미국에 수출된 제품 금액은 408.6억 USD, 전년 대비 2.7% 증가하였고 유럽연맹에 수출된 제품 금액은 310.9억 USD, 전년 대비 7.6% 하락하였다. 아시아주 시장에서 쑤저우시는 홍콩에 수출된 제품금액은 252.3억 USD, 전년 대비 6.6% 증가하였고 일본에 163.5억 USD가 수출되어 전년 대비 2.3% 증가하였다.⁴⁷⁾

4) 위협

(1) 국제물류 선도자의 경쟁

2004년 12월 11일, 물류업체는 정식으로 대외에 개방하였다. 국제물류 선도자들은 지속적으로 거액의 자금을 들여 중국시장에 흘러들기 시작하였다. 원구 보세물

47) 宜居城市 : <http://www.elivecity.cn/html/jingifz/2444.html>

류중심, 고첨단 기술 물류운송, 첨단기술물류중심의 건립, Mitsui, DHL, UPS, 버링톤, 대전 등 세계적 유명한 물류회사들이 순차적으로 쑤저우에 들어왔고 당시 쑤저우물류업의 발전단계는 아직 초보단계에 머물러 국제적 선진기술과 비교하면 큰 차이점을 가지고 있었다. 쑤저우본지물류기업은 국제선도자들과 경쟁할 실력을 갖추지 못했다. 그 가운데서 일부분은 도태되었다. 이것은 쑤저우의 현지물류기업에 있어서는 심각한 도전이었다.

(2) 점차 높아지는 항만 서비스 요구

경제 글로벌화의 조건을 전제로 항만서비스의 질과 수요는 높아지고 있으며 쑤저우의 개방형 경제세력이 발전이 신속해지고 경제외향도가 높아졌으며 수출입무역이 비교적 큰 폭도에서 성장되었다. 2013년 쑤저우시 전체에서 무역 수출입 총액이 3093.5억 USD를 실현하였으며, 그 가운데서 수출액은 11757.1억 USD를 달성하고, 전년보다 0.6%성장하였다. 수입액은 1336.4억 USD를 달성하였고 전년 대비 2% 증가하였다. 하지만 글로벌 기업들은 항만서비스에 대하여 더 높은 질을 필요로 하고 있다. 쑤저우의 현대항만경영에 새로운 도전으로 나타나고 있다.⁴⁸⁾

<표 4-3>은 쑤저우항의 SWOT분석결과를 나타내고 있다.

<표 4-3> 쑤저우항의 SWOT분석

강점	약점
<ul style="list-style-type: none"> -발단한 내륙 교통 네트워크 -지리적으로 우월한 요충위치 -우월한 항만 건설 조건 	<ul style="list-style-type: none"> -전통적인 관리체제의 제약 -전문적인 인재 부족 -물류업이 규모가 작고, 서비스수준이 낮음
기회	위협
<ul style="list-style-type: none"> -상하이 국제운송센터 건설의 필수적인 조건 -경제 발전에 따라 무역 시장수요가 높아짐 	<ul style="list-style-type: none"> -국제물류 선도기업의 경쟁 -질 높은 항만 물류 서비스에 대한 요구가 점차 높아짐

48) 中國蘇州 : <http://www.suzhou.gov.cn/xxgk/gmjshshfztjxx/>

제2절 3대 항만 코퍼티션 전략의 추진 가능성과 강화방안

1. 3대 항만 코퍼티션 전략의 추진 가능성

국제운송센터는 "실제로 상하이 명의로 된 구역개념"이다. 상하이 국제 운송센터는 절대 상하이 한곳의 일이 아니다. 마땅히 한 개 구역의 항만이다. 이 항만은 3부분으로 나눈다. 양산항만을 주체로 한 상하이 항만, 베이룬(北淪港)을 주체로 한 절강항만, 쑤저우항을 주체로 한 장쑤성 항만군으로 나눈다. 이 3개 항만은 한 제 집체로 이루어 진정한 상하이 국제 운송센터로 구성될 수 있다.

상하이항에 비하면, 닝보-저우산항의 최대 우위는 그것이 심수항만이라는 점이다. 즉 중국 대륙에서 대형과 특 대형 심수 정박 위치가 제일 많은 항만이다. 현대 항만 선박 대형화와 컨테이너화의 발전에 의하여 이런 우위는 점점 나타나고 있다.

닝보-저우산항에 비하여 상하이항만의 조건은 상대적으로 불리하지만 닝보-저우산항의 복지가 적은 결점에 비하여 그의 최대 우위는 구역우위와 복지우위이다. 상하이항만은 장강"황금수로(黃金水道)"를 통하여 그 경제 복지를 장쑤성, 절강성, 안휘성, 호북성, 광서성, 사천성 등 황해이남의 산서한중, 하남의 대부분 지역, 그리고 산둥성 서남의 장강 유역을 포함한 광대한 지역까지 확장했다. 상하이과 장강 유역 복지간의 상대연결 및 협조는 상하이항만을 설립한 것과 경제발전의 강한 기초가 되었다. 비록 닝보-저우산항만과 상하이항만은 화물 방면에서 경쟁하지만 멀리 볼 때, 닝보-저우산항만과 상하이항만의 협조가 더 중요하다고 본다. 공동으로 국제운송센터를 건설하고 중국 항만군의 국제적 경쟁력을 대대적으로 증가할 수 있다. 상하이 국제운송센터의 설립에 의하여 앞으로 두 항만의 물류는 진일보로 정보교류를 강화하고 업무에서의 협조 및 기술개발과 관리 등 협조를 펼친다.

쑤저우항만은 공공적인 부두건설을 주체로 하여 중점적으로 공공서비스의 종합

운송중추 작업구역으로 발전하고 규모의 발전과 쑤저우시의 연강산업 분포로 적응된 임강공업 작업구역으로 한 개 항만 세 개 구역, 11개 작업구역으로 형성되고 기능이 명확하고 특색을 갖춘 전체적으로 잘 발전된 분포로 되었다.

그중에서 장강항만 구역은 주로 복지 무역물자운송, 장강 연선 강해구(江海區)의 접속운송과 임항 산업개발에 서비스를 제공하고, 복지는 쑤저우시, 우시시와 후저우시; 상숙항 지역은 주로 상숙시의 경제발전과 임항 산업개발에 서비스를 제공할뿐만 아니라 도로운송과 접속운송 서비스도 점차 확장해 주었다, 복지는 상숙시, 쿤산시이고 태창항만은 쑤저우항 경쟁력의 중추적 핵심항만구역의 표징이며 복지가 쑤저우지역, 그리고 우시, 상주 및 장강중상류 지역에 서비스를 제공하고 미래에는 국제 컨테이너와 철광석운송을 중점적으로 심수 해안선 자원을 충분하고 합리하게 이용하고 상하이 국제운송센터 컨테이너 간선향만으로 발전하는데 중요한 조건이 된다. 그리고 장강삼각주 지역에 철광석을 바다로부터 강으로 접속운송 시스템으로 되는 것에 중요한 기초가 되며, 대응한 장강 연선 석유화공품 접속운송 및 저장, 임항 공업의 자원, 원자재, 완성품 운송을 펼쳐나갔다 .

상하이 국제운송센터 건설을 통하여 장강삼각주 지역의 항만을 합리적으로 조정, 배치하였다. 2009년 3월 중국 국무원은 "상하이 현대적인 서비스산업과 첨단 제조업체를 추진하고 강화하여 국제 금융 센터와 국제 해운센터를 건설하자"는 의견을 통하여 대응한 우대조치를 시행했다. 이런 우대조치는 항만간의 자원통합 추진에 천재일우의 기회를 제공하고 "일체 양익(一體兩翼)⁴⁹⁾"의 구조건설이 가상이 아니게 되었다. 이 구조건설에 의하여 장강삼각주는 상하이항이 핵심으로 컨테이너 운송시스템을 건설하여 닝보-저우산항이 핵심으로 광석, 원유 등 대량산적접속운송과 장강 남경이하의 항만으로 강해접속운송 시스템을 구성하였다.

49) '일체'는 중국 특색의 사회주의 제도를 완벽화하고 발전시키는 것이고 '양익'은 나라를 다스리는 체제의 현대화와 나라를 다스리는 능력의 현대화를 추진하는 것입니다.

이로써, 상하이항, 닝보-저우산항 및 쑤저우항사이의 항만물류는 더 밀접히 연결되고 특히 세 항만사이에 합작 작업이 명확히 분업된 뒤에 항만주변에 가공업체가 많이 집결되고 있다. 그래서 임항가공지역이 지역 경제증가의 중점이 되고 중복건설의 낭비와 악성경쟁을 면하였다. 항만물류의 발전은 상하이항, 닝보-저우산항 및 쑤저우항이 위치하고 있는 도시에게 유동자금, 유동인구와 정보를 가져 왔고 지역적인 금융센터 및 여행업체, 정보산업의 발전에 필수적인 조건을 마련했다.

아래 <표 4-4>는 3대항만의 코퍼티션 추진 가능성을 나타내고 있다.

<표 4-4> 3대 항만 코퍼티션 전략의 추진 가능성

항목	내용
1	진정한 상하이국제운송센터는 3개 항만이 한 개 집체로만 이루어짐
2	상하이항만의 우위는 구역우위와 복지우위이다
3	닝보-저우산항의 우위는 심수항만이다.
4	쑤저우항의 우위는 공공서비스의 종합운송중추 작업구역이다.
5	"일체양익"의 건설계획의 시행

2. 3대 항만 코퍼티션 전략의 강화 방안

1) 충분한 국가정책의 해독과 항만합작 보조

교통운수부문과 장강연안의 성정부가 현대 물류의 발전에 대한 인식이 점차 더 높아진 것에 따라 제출된 일련의 정책은 장강수로운송 물류의 발전을 촉진하였으며 그 가운데서 2008년 1월, 교통운수부문에서 《현대교통업의 발전을 촉진하는 의견서》를 발표하고 장강황금수도를 중점적으로 내하수상운송의 건설을 촉진하고 적극적으로 현대 물류의 발전을 촉진하는 것을 요구하였다. 2009년 6월, 교통운수부문과 장강연안의 7성 2시 인민정부와 함께 결의한 《협력하여 장강황금수도건설을 촉진하는 의견서》에서 명확하게 항만발전을 촉진할 것을 제기하였다; 각지 정부는 부분히 “항만을 통하여 도시건설을 강화하고, 항만이 흥행하면 도시가 흥행

되고, 항만과 도시의 상호작용”의 정책을 제기하였으며 임항산업의 발전 등 계획도 포함하였다.

거시적 측면에서 중요한 것은 행정구역의 관례를 타파하고, 컨테이너운송량의 발전에 유익한 시장환경과 담보제도를 제공해주는 것이다. 이를 요약하면 다음과 같다. (1)효과적, 통일적인 관리와 조화로운 직업구조를 만들어야 한다. 각 전문부문은 직능을 바꾸하고, 시스템을 간소화하며, 심사를 줄이고 효력을 높이며, 부문사이는 연락과 의사소통을 강화하고 건립현황통보제도와 정책조화구조, 컨테이너운송시장의 불만분할과 지방보호를 없애고 각 부문과 각 지역사이의 균형과 협작을 강화하여야 한다. 또한 3개 항만사이의 항만물류는 정부정책의 적극적인 협조하에 협작의 최적화를 발휘할 수 있다. (2) 단계적으로 컨테이너운송정책 법규체계를 개선하여야 한다. 정부정책의 제정은 화주에 대한 서비스를 주요 목적으로 해야 하며 전체 사회의 각종 소유제형식의 기업을 상대로 컨테이너운송의 발전을 지원한다. 항만이외의 물류자원의 풍부성을 고려해볼 때 기업은 항만이외에 투자하여 자기의 운송과 창고자원을 건설할 필요가 없으며, 오직 고객에게 다양한 복합운송의 해결방법을 제공하고 효과적으로 집행하기만 하면 된다.

미시적 측면에서 고찰하면, 두 개의 세부적 부분으로 3개항만사이의 물류협작을 촉진할 수 있다. 그러므로 첫째, 물류운영부문, 외부투자도입의 탐색, 민영, 혼합 등 다원화적 투자와 경험형식이 필요하다. 단계적으로 산화물과 부분적 컨테이너의 운송, 저장 등 환경의 경영권을 개방하고 우위요소를 상호 보완, 다원화 협작의 구조, 3개항만 사이의 물류협작을 효과적으로 강화한다. 둘째, 수상운송서비스업을 개방을 강도 높게 추진해야 한다. 상무부 등 중앙관련부문의 지원, 하급 기관의 이양에는 항운공증, 해상보험, 항운금융 등 항운과생산업의 특허운영권심사, 3개 항만사이의 물류협작 서비스업의 집합구역을 가속화하여 촉진하는 것을 포함한다.

항만물류의 발전은 정부부문의 적극적인 지원이 필요하고 특히 항만부문의 조합이 제일 중요하며 이렇게 해야만이 교통환경을 개선하고, 서비스의 효율을 높일수 있다. 상하이항만의 “대통관”⁵⁰⁾ 서비스는 바로 그것에 관한 비교적 성공적인 사례이다.

상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만사이에 통일적으로 “대통관”서비스업을 건립하여, 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우항만의 항만물량의 긴밀하게 연결하며 특히 항만부문사이의 상호배합이며 복잡한 단계를 간소화하고 서비스질을 향상하여 장강삼각주지역의 항만물량이 증가하도록 해야 한다. 행정기획을 제거하고, 부문과 이익분배 등 장애요인들을 제거한 다음 우위를 공고히 한 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만의 대통관은 수출입물류의 흐름을 더 원활하게 하고, 효율을 높이며, 비용을 더 낮출 수 있다. 그리고 향후 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만지역의 기업시장경쟁은 더 심해질 것이다.

2010년 12월 22일, 상하이, 항주, 닝보-저우산 등 3개 지역의 해관 및 절강성상무청이 공동으로 체결한 《관세무역 긴밀 협력체계에 관한 회의록》에 따르면, 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만은 지방전자항만플랫폼을 건설은 진일보 개선하는것을 통하여 단계적으로 서로 소통하고, 상호연결과 정보공유를 실현하며, 네트워킹보고, 네트워킹검사와 네트워킹과제를 통한 합작구조를 실현하여 장강삼각주의 대외개발을 확대하고 구역경제의 지속적인 발전을 촉진할 것이다.

최근 상하이전자항만센터는 몇 년 동안의 노력에 걸친 성숙한 기술개발과 서비스운영경험에 힘입어 적극적으로 주변도시 전자항만건설에 상담과 기술적 지원을

50) 대통관(大通关)이란 화물이 항만에 도착하기전에 기업이 사전에 예측하여 화물의 전자정보를 등록하여 해관, 검역검증부문이 예측인의 전자정보와 고객이 사전에 세관 신고, 검역신고하는 선하증권, 공수선하증권, 항공운송하는 선하증권의 부분혹은 복사본과 대조, 심사, 화물이 항만에 도착한 다음에는 빠르게 내보낼 수 있다. 이렇게 하면 화물이 항만에 도착한 다음에 세관신고하고, 검역신고하는 시간을 많이 단축해주고 통관 효율을 높이며 더 많은 화물자원을 수입할것이다. 닝보-저우산주변지구의 경제의 가지속발전과 대외무역의 가지속 성장에 따라 닝보-저우산시정부는 반드시 항만환경과 해외 업계와 통합되어야 한다는것을 충분히 인식해야 하며 또한 세계무역 체계에 융합되어야하며, 더 높은 이익, 더 빠른 속도로 국제무역의 발전수요에 적응되고, 끊임없이 항만경쟁력을 높여야 한다.

해주고 있다. 상하이에서 연이어 담당하고 있는 항목으로는 곤산에 수출하고 있는 가공구역감독과 물류정보서비스센터의 설계와 건설항목, 남통항만 종합물류정보센터의 설계와 건설항목, 장가계항만 전자항만기획과 건설항목, 연운항만공공정보화센터의 기획건설방안상담 항목 등을 포함하였다. 이외에도, 상하이와 닝보-저우산은 현재 통관물류정보서비스를 합작하여 전개하고 있으며 쌍방은 전자항만플랫폼을 주요한 저장장치로 하여 서비스기업의 능력을 높이는 것을 주요한 목적으로 하고 정보자원교환과 공유를 주요한 수단으로 통관업무합작을 진행하고 있다. 현재, 두 지역에서는 통관상태정보공유, 선박의 적하목록을 네트워킹을 통해 심사 후 삭제하는 방식으로 전이하는 등 2개 항목에 대한 연구와 실행방안제정 사업을 진행하고 있다.

항만 대통관을 더욱 깊은 단계로 발전시키고 실행하여 국제 중심항만을 건설하는데 필요한 서비스기초를 제공한다. 항만과 육지구역중심지역을 확대하는 것과 국제충주항만을 건설을 중심으로 항만의 대통관은 반드시 통관효율을 지속적으로 높여서 선박회사와 육지구역과 합작하고, 적극적으로 상하이항만, 닝보-저우산항만 및 쑤저우 항만 등 3개 항만의 내지선과 내육"무수항"을 발전시켜야 한다. 과학기술구역, 항만서비스의 연장, 지선항만의 서비스와 현지물류의 화물운수를 도급받는 능력을 발휘하여 연맹을 통하여 양측 모두 이익을 얻은 것을 실현해야 한다.

적극적으로 더 깊은 단계로 "대통관"의 발전전략을 실행하며, 현대과학기술에 의존하여 통관효율을 높이는것을 "대통관"의 첫 번째 임무로 해야 한다. 시정부에서 선두자로 조직하여 해관, 출입국검역검증국, 항만 등 관련부문과 단위들이 참여하게 하여 닝보-저우산항만전자통관종합서비스센터를 건설하여 한번의 입력으로 여러 부문이 같이 사용할 있는 항만은 전자쾌속심사서류를 실행하여 화주와 대리점들이 언제, 어디서나 아무 때나 입력하여 항만의 고 통관 효율을 높일 수 있다. 관세청의 지원을 얻고, 상하이항만과 지선항만, 내육항만의 수입관세검역관계를 잘

처리하여 합력을 형성하고 내지선과 내륙중심지를 확대해야 한다. 그 다음으로는 홍콩, 싱가포르국제중추항의 선진적인 기법을 학습하여 국제접속운송중심의 효력을 높이고, 항만통관서비스를 개선하고 새롭게 하여 국제복합운송합을 크게 발전시켜 세계제일의 국제접속운송환경과 효율을 창조한다. 선박회사가 상하이항만접속운송에서 더 많은 경제적 이익을 얻게 하고 상하이항만이 국제 결정적인 중심항만으로 되는 것을 촉진한다.

2) 새로운 항만조직모델의 전략형성을 위한 연맹 배양

상하이항만은 중국 연해의 제일 중심항만이며 세계에서 200여개 국가 또는 지역의 500여개 항만과 무역운송거래가 있으며 세계적인 항선의 중심항만 이다; 닝보-저우산항만은 중국에서 경제가 제일 발달되고 활력적인 지역에 속한다. 지역성항로의 환적항에 속한다. 쑤저우항은 내하항만에 속하며, 중국의 종합운송체계의 중요한 중심항만이며 연해의 주요한 항만이고 상하이 국제항만운송중심의 중요한 구성부분이고 컨테이너 중심항만이다. 그리고 지역 내의 부속 환적항에 속한다.

그러므로 항만조직모델을 새롭게 만들기 위해서는 우선 합리적인 경쟁을 촉진해야 한다. 예를 들면, 항만사이의 서비스질, 효율수준에서의 경쟁을 가리키며 수량, 가격 등 질이 낮은 경쟁은 하지 않는다. 이렇게 하면 전체항만단체의 구조 최적화를 촉진할수 있다. 상하이항만, 닝보-저우산 및 쑤저우 항만사이의 합리적인 경쟁을 응원할 뿐만아니라 장강삼각주 지역의 항만물류의 구조 최적화도 촉진한다. 그리고 항만 사이의 합작을 강화하여야 한다. 특히 항만집단의 내부사이 합작, 합리적으로 항만자원을 안배해야 한다. 예를 들면, 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만이 공동으로 합작하여 새로운 서비스 항목을 개발하여 새로운 시장을 개발확장, 배양하고, 관리수준, 기술개발, 인재배양 등 방면에서 합작하여 항만의 일체화를 실현해야 한다. 또 하나의 방면은 전략적 연맹을 건립해야 한다. 금융위기 이후 항운산업은 연합제조합은 비교적 많으며 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등

3개 항만 사이에도 하나의 전력적 연맹관계를 형성하여 더 큰 위험을 맞이할 준비를 해야 한다. 전략연맹을 통하여 항만의 서비스범위를 확대할 수 있을 뿐만 아니라 각자의 우위를 발휘하여 항만생산량을 높이는데 도움이 되고 항만 사이의 과당경쟁을 방지할 수 있다.

또한 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만 사이에 종합항만센터를 구축할 필요가 있다. 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 구역의 항만도시 행정최고지도자 합동회의제도를 구축하여 각 항만도시에 관련된 부문이 참석한 정부합작제도, 부문 일체화된 장강삼각주항만 항만종합센터를 구체화하여 전문적인 촉진연행을 구성, 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만을 촉진하고 집합 분산수송체계 및 항만서비스업의 분업합작을 촉진한다. 그리고 항만단체사이에 자본운용을 격려한다. 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만내에서 각종 항만이 연맹운영, 합병, 재조합, 주식참여, 자본을 중심으로 자본요소의 합작을 촉진한다. 항만 산업사슬의 각 단계에서 보면 장강삼각주의 지역항만간의 합작과 상호융합으로 놓고 볼 때, 각 지역사이의 명맥이 연결되게 하고, 항만산업의 진일보 발전을 위하여 상호합작하며 더 큰 이익을 위하여 서로 타협하여 쌍방이익을 얻는 결과를 달성해야 할 것이다.

3) 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 구역의 항만물류정보 일체화를 실현

상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만의 물류정보공유센터를 구축하려면 구역합작과 발전의 객관요구로부터 출발하는것이 중요하며, 중점영역이 기정한 이익구조와 행정관리체계구조를 명확히 해야 한다. 경제체제와 행정체제의 개혁전망을 예기하고, 국내외과도구역에 대한 정보공유 센터의 발전경험과 연구성과를 참고로 하여 정보공유의 자본을 효과적으로 줄일수 있는 길을 찾아서 전체적 이익과 부분적 이익을 동시에 고려하며, 동시에 효과적으로 각지역의 정보발전 균형, 관리

체제, 정부의 조화로운 운영능력이 비교적 빈약한 제한요소를 해결해야 한다. 비교적 강한 기동성을 가진 촉진모형, 실행방안을 검토해야 한다.

이와 동시에, 구역합작과 발전목표로부터 출발하여 고구역공공서비스 능력 및 더 효과적으로 대응하고 행정구역의 과도와 균형문제를 해결하고, 효과적으로 구역공동시장건설을 촉진, 정부, 공공서비스와 시장 등 영역에서 구역정보공유를 중점으로 선택해야 한다. 현재 중국의 행정관리제도에 근거하여 지역이익을 핵심으로 조화를 이루고, 자발적, 평등의 원칙으로 구역정보공유센터의 촉진체계를 구축하여 시장화정도를 척도로 정보자원의 부동한 유형에 따라 부동한 플랫폼건설 기지를 탐색해야 한다.

그리고 각 항만은 정보화건설을 강화할 필요가 있다. 항만구역의 생산유통과 창고저장운송기업을 감당할 수 있는 인터넷 플랫폼을 형성하여 바코드기술, 데이터베이스기술, 전자발주시스템, 전자식 자료교환, 신속대응 및 효과적으로 고객반응, 기업자원계획 등 정보기술을 충분히 발휘하여 항만물류정보시스템을 끊임없이 개선하여 기업, 고객과 관련기구의 정보가 충분히 연결되게 하여 항만이 물류정보항만의 기능을 구비하여 효과가 높고, 전면적이며, 최상의 서비스를 제공할 수 있게 해야 한다. 동시에, 전체 장강삼각주 유역을 감당할 수 있는 물류공공정보센터를 신속히 건설하여 고객에게 각종 물류관련 정보를 제공하고, 전자상무, 인터넷으로 세관신고를 하고, 허가증 신청을 하며, 결산 등 인터넷 서비스를 제공하여 기업, 고객, 관리기구 사이의 정보상호 연결과 공유를 실현하여 항만, 해관, 화주, 운송점, 은행, 보험 등이 서로 연결된 유기적 통일체를 이루게 해야 한다.

닝보-저우산항만의 몇 개 항만은 선진적인 정보기술을 보유하고 있다. 예를 들면, 베이룬항만 3차부두는 미국Navis회사의 선진적인 SPARCS시스템을 사용하고 있으며 무선단말기술과 EDI, 관리체계에서 영상단속을 이용하고 있으며 사무자동화 등 선진적인 기술을 사용하고 있다. 하지만 몇몇 항만의 정보화관리수준은 비교

적 낮기에 양호한 데이터베이스 교환과 공유를 실현하기 어렵고 Ningbo-저우산항만의 물류기술은 아직도 발전영역이 넓다. 반드시 진일보한 Ningbo-저우산항만의 물류정보항만의 건설진도를 가속화하고 항만생산유통과 창고운송의 인터넷플랫폼을 구축하여 항만, 해관, 상검, 화주, 대리 등을 연결하여 유지적 통일체를 이루게 해야 한다.

Ningbo-저우산항만은 이러한 선진적 기술을 분석이용하여, 다시 상하이, 쑤저우항만 및 장강삼각지역에 관련된 항만구역에 추천하고 정보화의 향상에 협조해야 한다. 상하이항만과 쑤저우항만의 불편성을 감소해 주고 상하이항, Ningbo-저우산항 및 쑤저우항만의 항만관계를 화합해주었으며 미래에 합작에서 나타날 토론문제점들을 편리하게 해주었다. 또한 데이터베이스의 공유에 편리를 주었다.

4) 지역 내 항만의 합작연동과 항만의 방사 집중능력 촉진

2009년 3월 25일, 국무원에서 발표한 "두개의 중심"의견에서는 "상하이를 중심으로, 절강성과 장쑤성을 날개로, 장강유역을 중심지역으로 국제 중추항만이다."을 건설할 것을 명확하게 제기하였다. 현재 장강삼각남부에는 Ningbo-저우산항, 북류항, 양산항, 상하이항이 있고, 북부에는 연운항, 양구항, 장강삼각항만단체의 컨테이너 물동량이 중국의 3분의 1이상을 차지한다. 하지만 이러한 항만사이에는 여전히 효과적인 자원결합이 부족하며 중복건설현상이 심하고, 컨테이너의 물류자원에 대한 경쟁이 아주 격렬하다.

그러므로 짧은 기간에 항만의 집산운송체제의 병목제약을 파괴하여 전면적이고, 개방형인 통일화된 집산운송인터넷체계를 형성하여 장강삼각주 구역의 범위내에도, 철도, 내하 등 집산운송 인터넷 망 체계적 구조를 형성하여 항만, 부두, 항선의 조화와 대응을 가속화 한다. 현시점에서 중점적으로 다음의 몇 개방면의 작업을 강화하여야 한다.

첫째, 항만을 중심으로 종합교통인터넷망을 추진한다. 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만의 항만합작체계를 상하이항만구역을 핵심으로 한 도로, 철도, 항공운송통로를 받침대로 한 개방형 입체인터넷망을 형성하여 소통대교, 항주완대교, 호송기대교의 개통이 "K"자형 교통구조를 형성함에 따라 도로, 철도교통, 내하항로의 "16중추, 16랑, 5환(16中樞,6廊,5圈)"의 구역교통 발전이 진일보 개선되고 각 항만지역의 교통이 대응이 진일보 강화되었다.

둘째, 항만의 전반적인 계획구조를 촉진한다. 하지만 쑤저우항만은 강과 바다의 접속운송중추이며 여전히 내하항만운송에 직면하고 있으며 에너지 준위와 중심지역에서 공간이 비교적 작다. 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 등 3개 항만 사이의 항만물류의 합작은 여사, 양구 등 2대 항만의 해항만 건설을 촉진할 것을 요구하며 장강삼각주북쪽 날개인 항만단체가 심수항만이 없었던 역사를 바꿀 것이다. 이때 방사범위는 연장되어 장가계항만, 심지어 산둥성의 일조항까지 연장될 것이며 장강삼각주항만단계는 "일체양익"의 구조가 진정으로 형성될 것이다.

셋째, 적극적으로 해상철도 복합운송서비스를 발전시켜 상하이항, 닝보-저우산의 집산운송능력을 강화해야 한다. 항만집합과 방사 능력을 강화해야 한다. 루차오(芦潮)항만의 컨테이너중심의 작용을 충분히 발휘하여 적극적으로 각종 컨테이너 해상철도 연운업무를 실행하고 루차오항만의 철도 컨테이너 중심구역이 양산보세항만구역의 지리적 우위를 충분히 발휘하여 장강삼각주에 통일적이고 개방된 항만시장을 추진시켜야 한다.

넷째, 컨테이너 육로운송에서 도로체증과 집산운송의 비용이 상승하는 병목을 돌파하고 대형항만기업이 구역을 과도하여 업무를 전개하는것을 격려하고 지지하며 장강삼각에 통일적이고 개방한 시장을 건설하는 것을 추진한다.

5) 인적자원의 양성과 향만서비스업의 발전 추진

향만인재선발과 임용을 추진하여 향만핵심인재를 양성해야 한다. 반드시 대량의 실천경험이 있을 뿐만 아니라 이론적 수양이 있고, 경영관리와 국내외시장변화를 연구할수 있는 복합형 인재를 조성해야 한다. 직무직책을 훌륭하고 책임성 있게 완수할 수 있는 인재의 “인재관”을 수립하여, 학력, 직함, 경력을 따지지 않고 우수한 인재가 두각을 나타내게 해야 한다. 소질이 높고 전문적인 인재는 현대향만 발전의 중요한 요소이다. 여러 가지 형식으로 인력자원의 개발과 배양을 추진해야 한다. 갖은 방법으로 배양시키고 현대향만 코퍼티션 이념과 운영인재를 도입하고 전면적인 사회의 현대향만홍보에 관심을 두어야 한다.

향만인재양성계획을 제정하여 많은 경로를 통하여 인재를 양성하고 끌어들이는 것을 통하여 소질이 높은 기술과 관리인재의 공급을 확대해야 한다. 그러므로 다음과 같은 측면에서 이를 고려해야 한다.

첫째, 적극적으로 현재에 소유한 경영관리인원과 많은 직원에 대하여 현대물류 기초지식과 전문지식에 대한 교육과 육성을 하여야 한다;

둘째, 향만기업이 국내외에서 소질이 높은 관리인재를 도입하는 것을 추진한다. 셋째, 고급학교, 과학연구기구와의 협력을 강화하고, 대량의 향만업무에 능숙하며 학과를 넘어서 종합능력을 가진 고급향만경제인재를 양성해야 한다.

마지막으로, 국제적으로 유명한 향만기업과 협력하여 외국어와 국제업무에 능통한 현대향만경영과 관리 인재를 힘써 양성해야 한다.

향만 코퍼티션의 이념을 강화하고, 향만물류서비스 기능을 확대해야 한다. 화물 하역, 운송, 저장 등 기초업무를 완수하는 이외에도 향만은 반드시 적극적으로 우월하고 효율이 높은 서비스업무를 확대하는 것은 향만경제 발전의 최대이익원이다. 예를 들면, 향만은 포장을 개발하고, 가공유통, 저장운송, 배송, 분해조립 등 물류업무에 용자제공, 해관신고, 상검, 대리, 보험, 정보배양 등 가치증가 서비스업무

를 제공하여 고객의 부동한 수요를 만족 시키고 종합적서비스 효율을 높여야 한다.

진일보한 항만의 종합물류서비스 기능을 높여야 한다. 항만의 하역과 창고저장 등 기본기능을 개선하는 기초에서 적극적으로 포장, 물류가공, 저장운송, 배송, 분해조립, 세금면제 자유무역 등 물류기능을 개발해야 한다. 기본환경에 대한 건설을 강화하고, 단계적으로 금융, 세관신고, 상검, 선박과 화물보험, 정보교류 등 한차례의 부가가치 서비스를 제공해야 한다. 적극적으로 화물운송대리와 선박대리시장을 개선하고, 적극적으로 선박대리산업과 창고저장산업, 항만업무 상담 및 해사법률서비스업무를 발전시키고 규범화해야 하며 고객에게 전면적이고, 우월한 물류서비스를 제공하려고 노력해야 한다.



제5장 결론 및 요약

제1절 연구결과의 요약 및 시사점

장강경제지역 및 장강삼각주지역 경제의 발전 정보 조사연구를 통하여 두 개성 한 개 도시의 우위를 분석하여 시스템적으로 항만물류와 구역경제 협조발전의 관련성을 서술하였다. 구역경제증가이론에서와 같이 목표추구와 공급은 스타트구역 경제증가의 원동력이고 항만은 그의 특수한 직위와 성질요구에 의하여 항만자체의 개발건설은 대양적인 항만물류와 관련된 업체가 필요로 한다. 항만물류는 관련산업 업체의 발전을 촉진하였고 구역공급을 증가하며 이로 하여 구역경제를 추진하였고 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 3개 항만물류와 지역 경제의 발전도 촉진하였다. 상하이, 닝보-저우산 및 쑤저우 3개 구역경제구역경제구조와 도시 분포에 대해 분석한 결과 두 개성 한 개시 경제구역이 장강지역 제일 발전된 구역으로 되었다는 걸 알 수 있고 또한 중국 연해개방 구역이외 경제밀도가 제일 큰 경제지역이라는 것을 알 수 있으며 그의 중요한 경제발전 전략지위를 확정하고 장강 경제 구역의 구조분포를 보여주고 있다.

본 논문은 장강유역-특히 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개항만사이의 항만 및 항만 상황에 대해 분석하였고 장강 삼각주 지역 항만은 항만이 위치하고 있는 도시 및 장강경제지역의 복지에 의뢰하고 항만은 도시 및 복지경제발전에 추진역할을 하였다. 다른 부문에서는 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개 항만 물류산업의 합리적인 분업과 협조에 대하여 서술하였고 항만물류기초설비건설방면에 대해 서술하였으며 항만이 일치한 이익을 실현하는 것에 대해 살펴보고 지방 정부가 어떻게 이익관계에서 나타난 행정분할문제를 해결하는 것을 분석하였다. 건설부문의 관점에서 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개 항만의 협조운영, 이익공유, 화물운송의 목표

를 실현할 수 있다.

상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개 항만 협조 현황을 분석하여 우리는 다른 행정 구역 및 지방보호주의에 의하여 새로운 항만관리체제에서도 "강정약기"(强政弱企) 현상이 나타나고 이로 하여 정부가 항만 기업에 과도한 간섭을 해서 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개 항만의 협조가 주로 행정수단의 측면에 머물러 있게 한 것이지 항만 기업이 운영부문에서의 주도적 참여가 아니며 그 결과는 결코 여러 가지 문제들이 발생하기 마련이다. 그래서 본 논문에서는 국가정책의 해독에서부터 전략 제휴 형성과 기본환경건설의 강화 및 물류인재의 배양 등 4가지 측면으로 상하이, 닝보-저우산, 쑤저우 3개항만사이의 코퍼티션을 촉진하기 위한 것이다.

제2절 연구의 한계점과 향후 연구과제

본 연구에서는 세계 항만물류환경의 변화에 대해서 고찰하고 이에 대응하기 위한 중국 주요 항만의 발전현황과 3대 항만의 코퍼티션 전략에 대해서 살펴보았으며 시사점을 제시하였다. 그러나 문헌조사와 이미 발표된 2차 자료만을 통하여 분석하였으므로 현재 각 항만의 실제 현황 등 여러 가지 제약요인으로 인해 깊이 있는 연구나 구체적인 대안을 제시되지 못했다는 한계점이 있다.

향후 연구에서는 3대 항만의 코퍼티션 전략을 통한 구체적인 성과분석과 이를 바탕으로 동북아 물류 허브항으로의 육성방향에 대한 논의가 필요할 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

1. 단행본

- 권영철, 「무한경쟁시대의 전략적 제휴」, 김영사, 1994.
부산발전 연구원, 「동아시아 물류동향」, 2013 3+4 통권 제70호.
부산발전 연구원, 「동아시아 물류동향」, 2013 9+10 통권 제 73호.
부산발전 연구원, 「항만-공항 물류통계집」, 2013.

2. <국내논문>

- 갈운이, “중국 상하이항과 닝보-저우산항 코퍼티션 전략에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원, 2011.
김아름, “한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원, 2013.
김형기·이장원·문중범, “중국 인해지역 주요항만의 경쟁력분석”, 「현대중국연구」, 성균관대학교 현대중국연구소, 2007.
노길향, “중국 주요 항만 경쟁력 비교분석”, 충남대학교, 2011.2.
류 닝, “중국 상하이의 항만경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 동의대학교, 2013.
송효명, “중국 천진항의 경쟁력 강화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교, 2013.3.
이남연, “항만간 코퍼티션(Co-opetition)의 전략과 유형화에 대한 연구”, 인천대학교 대학원, 2006.

- 정국되, “발해만 3대 항만 코퍼레이션 전략에 관한 연구”, 경상대학교 대학원, 2009.
- 정명준, “중국 해운산업의 발전방향에 관한 연구”, 동아대학교 대학원 2004.
- 조계석, “중국의 WTO 가입 이후 해운정책 동향과 우리 해운물류업계의 대응방안”, 한국해양수산개발원, 2003.
- 주엽, “닝보-저우산항의 Hub-Port 이용증대방안에 관한 실증적 연구”, 순천향대학교 대학원, 2012.12,
- 주유신, “주요국 해운산업 보호 지원정책과 대응방안 연구”, 「해운물류」, 한국해사재단, 2000.5.
- 한철환, “상하이 양산항과 신항(Busan New Port)의 경쟁력 분석”, 「한국항만경제학회지」, 제22집 1호, 2006,

<국외문헌>

- 劉博純, “關於港口發展與現在港口物流中心建設的思考”, 集團經濟研究, 2006.
- 李欣廣, “區域經濟一體化之下的經濟互動與產業對”, 四川大學出版社, 2008.
- 潘意志·何志昂, 環珠江三角洲地區發展物流的策略, 中國水運, 2010.
- 胡純喜, “中國三大經濟區的主要港口對於效率性的比較分析研究”, 忠南大學, 大學院碩士論文, 2012.
- 王明志, 趙柯, “2013年上半年長三角地區港口經濟運行情況及形勢分析”, 上海組合港管協會辦公室, 2013.9.
- 劉銀芬, “長三角港口群一體化發展必要性研究”, 南通航運職業技術學院, 第2012年第5期.

- 羅 平, “十二五期我國港口行業發展趨勢”, 國家發改委綜合運輸所, 2012.
- 馬克思, 「資本論A」, 上海三聯書局, 2009, P227.
- 李欣廣等, 區域經濟一體化之下的經濟互動與產業對接[M], 四川大學出版社, 2008.
- 羅 芳, “長三角港口群協調發展研究”, 吉林大學, 博士論文, 2012.
- 周振華, <創新驅動, 轉型發展>:2010/2011上海發展報告【M】 格致出版社, 上海人民出版社, 2010.
- 劉大健, “基於SWOT分析的蘇州物流業發展戰略研究”, 蘇州工業職業技術學院, 2009.4. 第201期.
- 周 琴·沈演安, “長江三角洲區域港口錯位發展與港口資源整合研究”, 寧波大學 商學院, 寧波大學學報 (人文科學版) 第24卷 第二期, 2011.3.

<기타>

- 國際煤炭網: <http://coal.in-en.com>
- 國際海事信息网: <http://www.simic.net.cn>
- 國際海事信息網: <http://www.simic.net.cn>
- 錦程物流網: <http://www.jctrans.com>
- 寧波港集團有限公司: <http://www.nbport.com.cn>
- 道客巴巴: <http://www.doc88.com>
- 遼寧省人民政府網: <http://www.ln.gov.cn>
- 百度網: <http://baike.baidu.com/>
- 百度百科: <http://baike.baidu.com>
- 北侖之窗: <http://www.bl.cn>
- 上海招商網, 城市的現況及未來, <http://www.zhaoshang-sh.com>
- 新浪財經: <http://finance.sina.com.cn>

新華網：<http://news.hexun.com>
新華網江蘇頻道：<http://www.js.xinhuanet.com>
宜居城市：<http://www.elivecity.cn>
長三角聯合網：<http://www.yangtze.org.cn>
全國物流信息網：<http://www.56888.net/news>
浙江新華網：<http://www.키.xinhuanet.com>
舟山港航網：<http://www.zsport.com.cn>
중구물류 <http://info.jctrans.com/>
中國國際海運網：<http://info.shippingchina.com>
中國物流與採購網：<http://www.chinawuliu.com.cn>
中國船舶新聞網：<http://www.chinashipnews.com.cn>
中國蘇州：<http://www.suzhou.gov.cn>
中國水運網：<http://www.zgsyb.com>
中國港口碼頭網：<http://www.gkmts.ibicn.com>
中國港口網：<http://www.port.org.cn/>
中商情報網：<http://www.askci.com>
中商情報網：<http://www.askci.com>
中新網：<http://www.chinanews.com>